

Maman les petits bateaux

| Hellé, André (1871-1945). Maman les petits bateaux. 1937.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

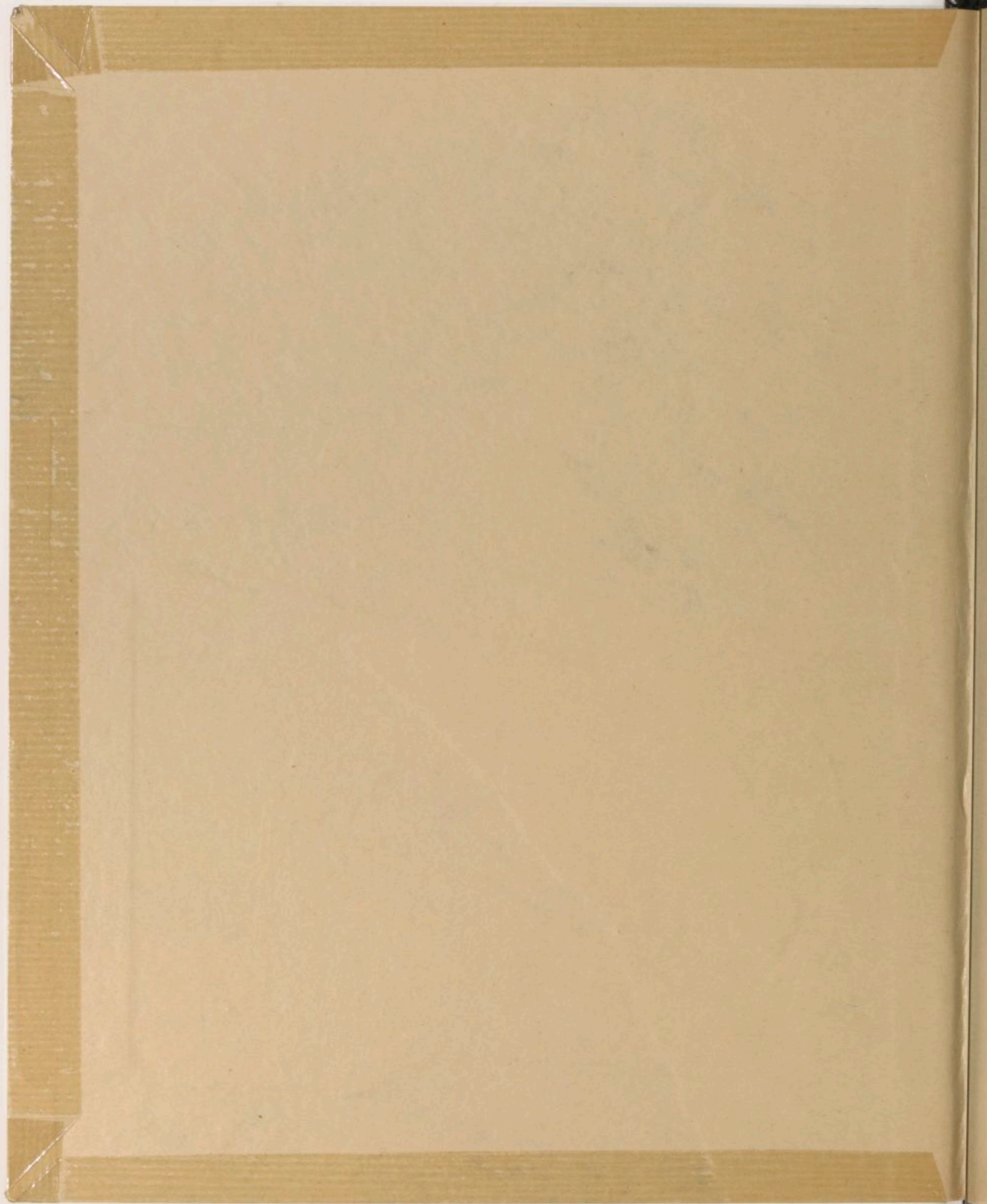
6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

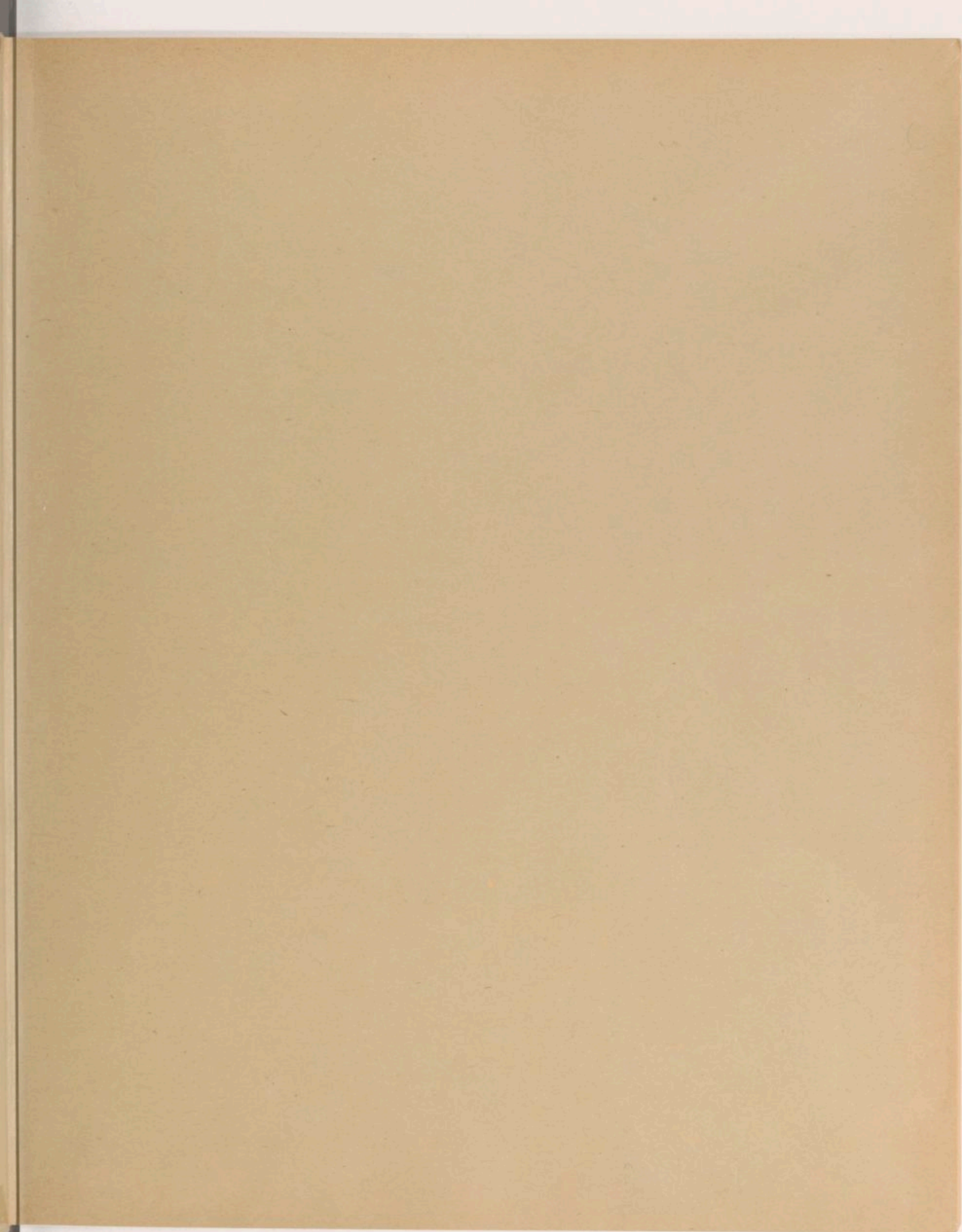
7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisationcommerciale@bnf.fr.

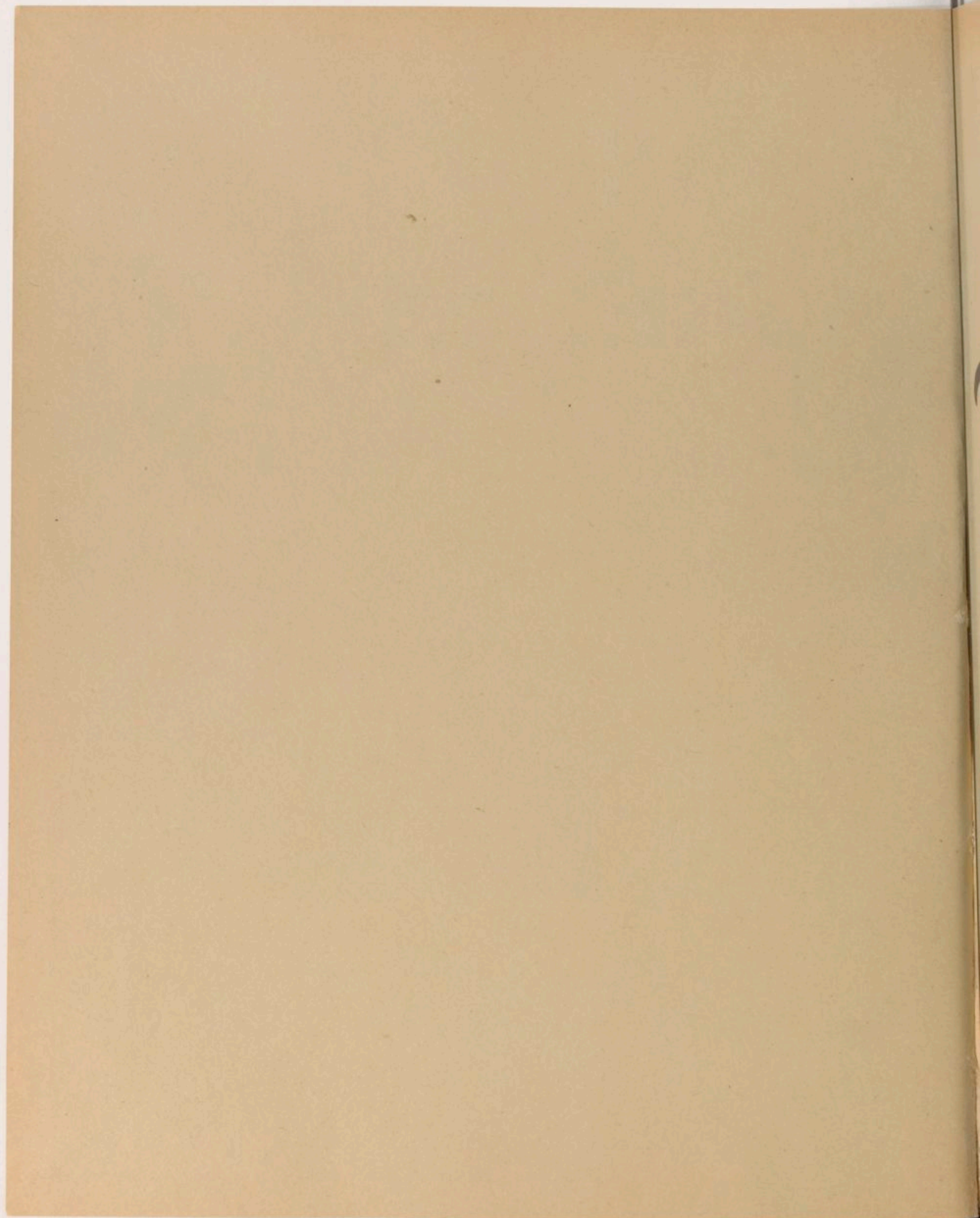


Maïman...
...les petits bateaux...
Texte & dessins par André Helle
J. Ferenczi & fils, éditeurs à Paris

629 d
H37







Maman... les petits bateaux...



DU MÊME AUTEUR

Le Tour du Monde en 80 pages.

L'Arche de Noé.

Images drôlatiques.

Histoire d'une Boîte à joujoux.

Marie l'Endormie.

Les Terrifiantes Aventures d'un petit poussin.

Marionnettes.

Le Livre des Enfants (Poésies de Marceline Desbordes-Valmore).

Illustration des Fables de La Fontaine.



75
39

MAMAN...

LES PETITS BATEAUX...

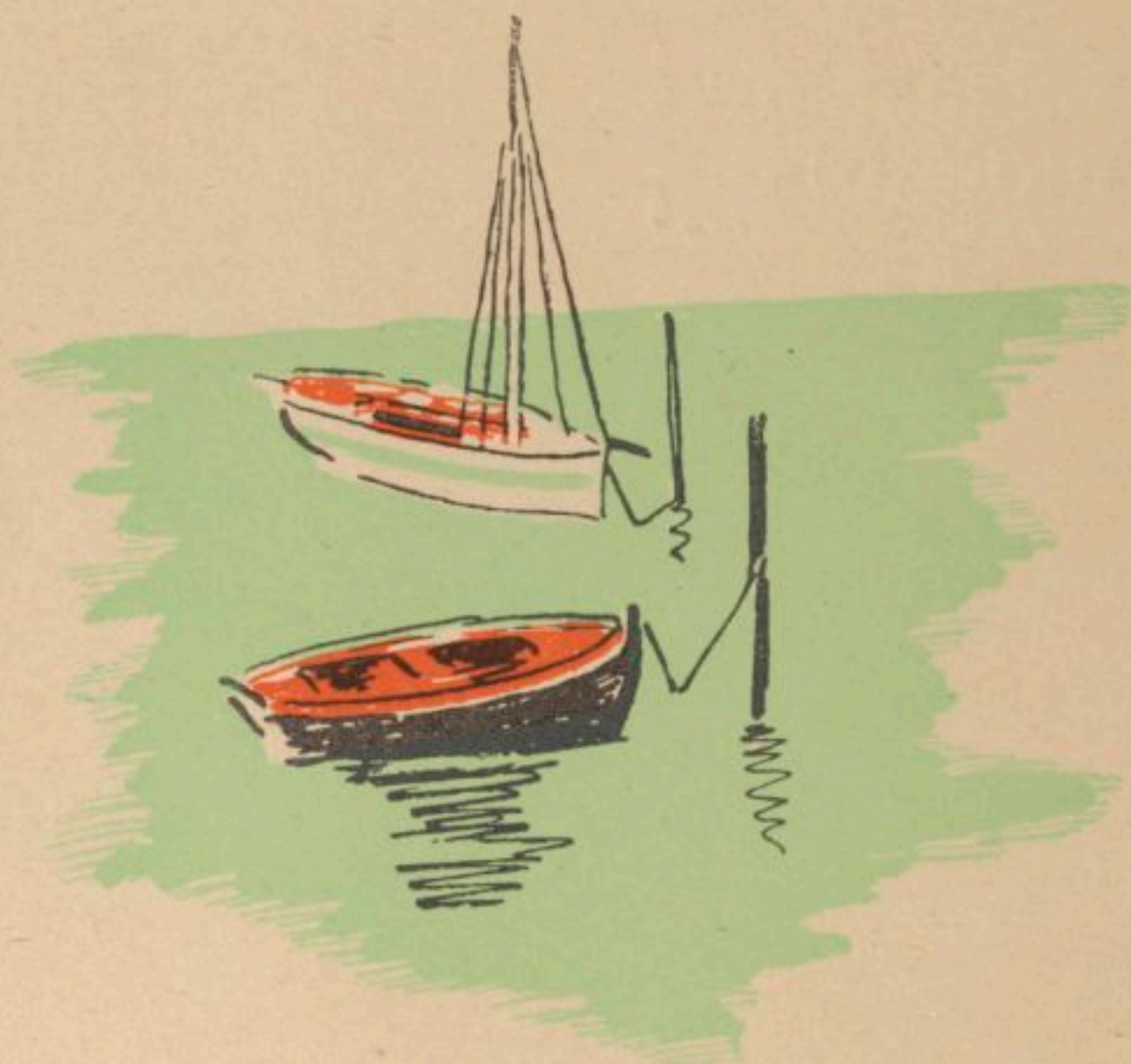
TEXTE ET DESSINS
PAR ANDRÉ HELLÉ



J. FERENCZI ET FILS
ÉDITEURS · PARIS



Dépôt de l'État, 1937





LA CHANSON DES ARBRES ET DU VENT

Faire parler les arbres! Hélas! n'y a-t-il point déjà assez de bavards en ce monde?

Voudriez-vous encore que les érables des bois giboyeux joignent leur voix à celle des redoutables conteurs d'histoires de chasse?

Le peuplier, à l'ombre duquel s'abrite le pêcheur, vous dirait aussi, sans doute, les péripéties des luttes de ruse et de patience que se livrent les hommes et les poissons.

Et le petit fusain du café de la Comédie, si sage dans sa caisse, vous répéterait à voix basse tous les secrets qu'il a surpris au cours des conversations entendues dans la journée.

Et pourtant!

Si les arbres se souvenaient, eux aussi, de leurs aïeux?

S'ils connaissaient l'histoire de ceux de leurs ancêtres qui s'élevaient jadis au même emplacement, qui se nourrissent du même humus!

Si les cèdres du mont Liban redressaient orgueilleusement leurs frondaisons en l'honneur des cèdres d'autrefois, avec le fût desquels les Hébreux bâtirent le Temple de Salomon!

Et ces hêtres, dont les restes des arrière-grands-parents forment encore aujourd'hui la charpente de quelque très-ancienne cathédrale!

Et ceux-là? Viennent-ils des arbres disparus des forêts de France, dont le poète Ronsard pleurait la mort, géants couchés par la tempête, abattus par la hache du bûcheron, dans lesquels les imagiers du moyen âge sculptèrent les admirables effigies d'un Christ émacié dont l'aspect douloureux soulevait la foi des foules; dans lesquels quelque artisan, bien appliqué à son ouvrage, tailla les naïfs chemins de croix des églises bretonnes : ou qui devinrent ces délicates boiseries, ces meubles familiaux que les générations se transmettent avec respect.

Viennent-ils de ceux qui furent affûts pour les bombardes, pour les couleuvrines, pour les canons qui tonnèrent sans relâche au cours des siècles afin de libérer leur pays des invasions étrangères ; viennent-ils de ceux qui furent les imposants carrosses dorés des sacres royaux et des entrées triomphales dans les bonnes villes accueillant les souverains en voyage.

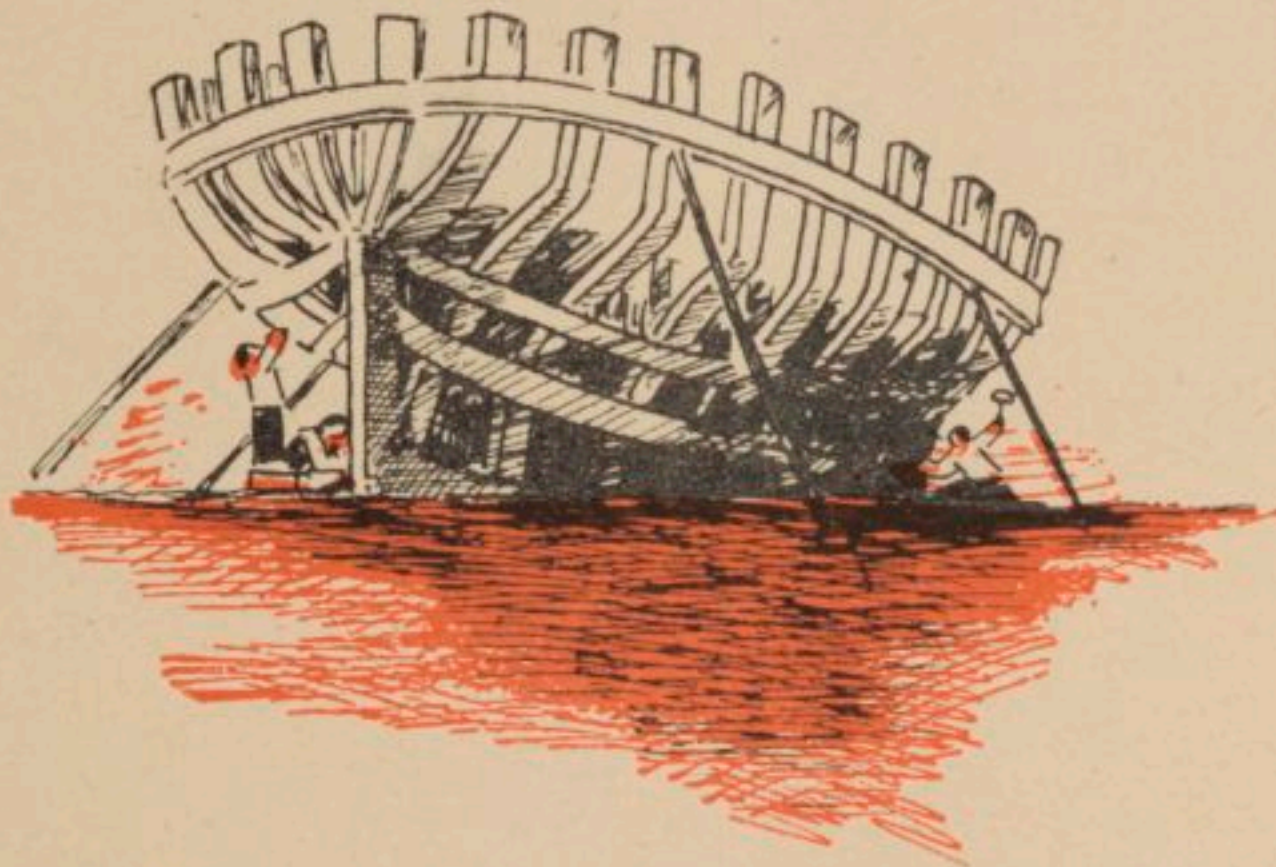
Et ceux-là encore, descendants des sapins et des chênes d'autrefois, les uns qui furent la membrure des nefs voguant vers la Terre-Sainte; les autres qui furent les mâts au sommet





desquels flottaient les gonfanons et les bannières des Croisés.

Si la voix des arbres s'unissait à celle des océans pour chanter la plus belle symphonie du monde, la merveilleuse épopée des marins de tous les temps, qui, sur quelques planches fragiles, risquèrent leur chance et partirent à l'aventure.







LE PREMIER NAVIGATEUR

Sur les flancs de cette colline qui domine le fleuve, à l'endroit même où poussent ces jeunes chênes, il y avait autrefois des arbres gigantesques dont les rameaux touffus couvraient le sol.

Sous la voûte qu'ils formaient on n'y voyait presque rien, même en plein jour, tellement la lumière du soleil avait peine à traverser l'épaisseur de leur feuillage.

Au pied de ces arbres des hommes avaient creusé leurs abris : ils vivaient de la chair des animaux sauvages qu'ils tuaient avec des flèches ou qu'ils abattaient



dans un redoutable corps à corps avec leurs haches de silex; ils se nourrissaient aussi de la chair des poissons qu'ils pêchaient à l'aide de filets grossiers faits de lianes et de joncs tressés.

L'un de ces hommes s'était égaré dans la forêt. Il revint peu après et reprit sa place parmi ses compagnons, mais il ne pouvait oublier qu'il avait vu, du haut d'une colline, une immense masse d'eau qui s'étendait jusqu'à l'horizon. Il rêvait de repartir là-bas, vers ces rivages ignorés dont le souvenir de cessait de le hanter.

Un jour, il était assis au bord du fleuve. Machinalement, sans penser à rien, il suivait des yeux le courant et voyait flotter devant lui des rameaux que le vent avait arrachés. Tout d'un coup cet homme inculte et sauvage poussa un cri; il brisa de ses mains puissantes quelques grosses branches, les assembla avec des lianes et traîna ensuite dans l'eau le radeau qu'il venait de construire.

Après quelques essais et quelques tâtonnements, il parvint à se hisser dessus. Alors, s'apercevant qu'il restait à la surface de l'eau, il lâcha les herbes auxquelles il se cramponnait et battit des mains.

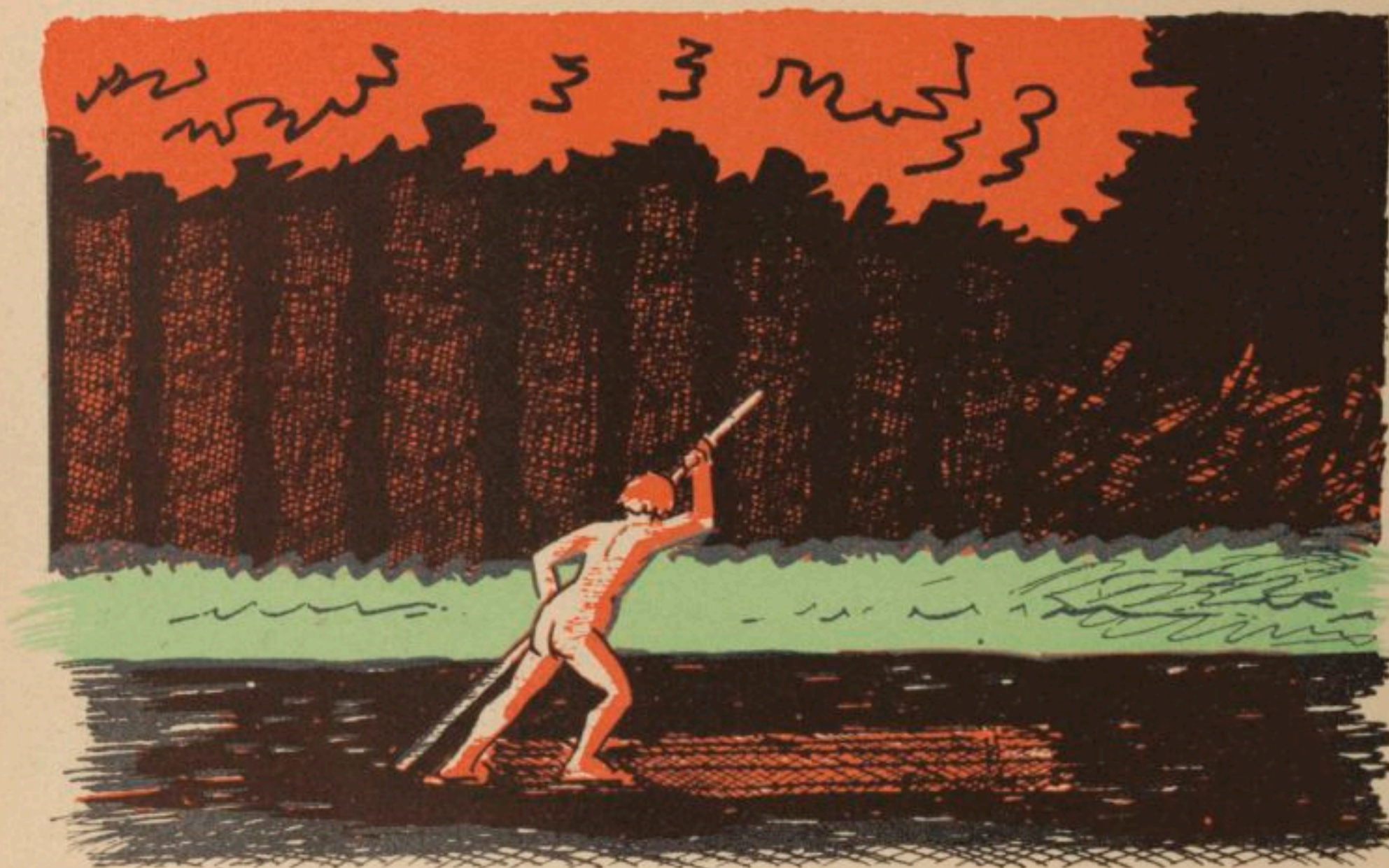


C'est ainsi que le premier bateau du monde, ayant à son bord le premier navigateur, prit le large et s'en alla vers l'inconnu.

Confusément, l'homme pressentait les dangers auxquels il s'exposait. Derrière les arbres, dont les rameaux se rejoignaient et s'entre-croisaient au-dessus de lui, il devinait la présence des bêtes monstrueuses dont il fallait craindre l'approche.

N'avait-on pas vu, jadis, dans ce même fleuve, de redoutables animaux, au corps énorme cuirassé de corne: ils avaient un cou aussi long que le corps d'un serpent, terminé par une petite tête féroce, au bec acéré, dont les coups ne pardonnaient pas: il y avait les troupes de mam-mouths qui franchissaient au galop les forêts et les rivières,





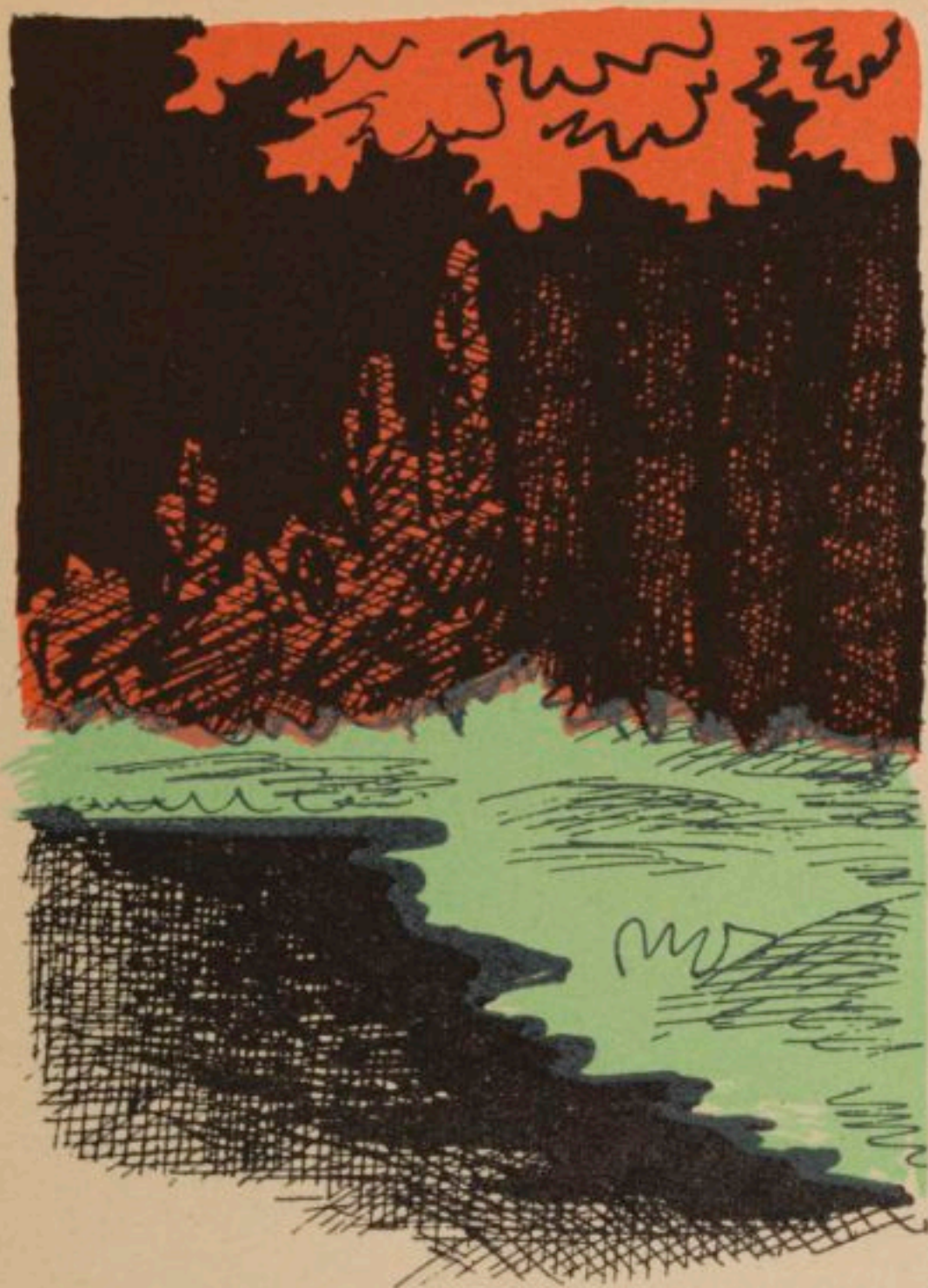
dévastant tout, ne laissant rien debout là où ils étaient passés. Et que n'y avait-il pas encore dans tous ces trous noirs qu'il voyait au-dessus de lui, au-dessous de lui, tout autour de lui?

Plus il s'éloignait de ses frères, plus il sentait grandir sa peur. Mais, parce qu'il était un homme, le désir de connaître, le besoin ardent de savoir devait dominer toutes ses craintes.



Bientôt le radeau, voguant à la dérive, s'échoua dans la vase au fond d'une crique. L'homme sauta à terre, arracha un jeune aune bien droit, l'ébrancha, remonta sur son embarcation et, avec cette gaffe, la repoussa vers le milieu du courant et put ainsi poursuivre sa route.

Lorsque l'eau devint trop profonde pour qu'il pût avancer en s'aidant



de sa perche, l'homme se rapprocha du rivage.

Dans un endroit peu profond il réussit à saisir une grosse pierre plate. Il la fixa comme il put à l'extrémité de sa gaffe. Il eut ainsi une sorte d'aviron avec lequel, ramant à droite, ramant à gauche, il parvint à se diriger et à gagner l'endroit qu'il voulait atteindre.

Les rives du fleuve s'élargissaient à perte de vue. De chaque côté, une longue bande de sable jaune, dénudée, succédait aux collines boisées.

L'eau s'étendait à l'infini et dans cette immensité, sous un ciel entièrement rouge, la mer embrasée agitait ses vagues de pourpre et d'or dans lesquelles s'enfonçait le soleil.

*
**

L'homme, en regardant les flots déferler devant lui, se demandait déjà comment il pourrait assembler d'autres branchages plus résistants, comment il pourrait bâtir le support flottant assez solide pour le conduire jusqu'à cette ligne rouge qui s'allongeait là-bas comme une barrière, et même au delà d'elle, encore plus loin, toujours plus loin.





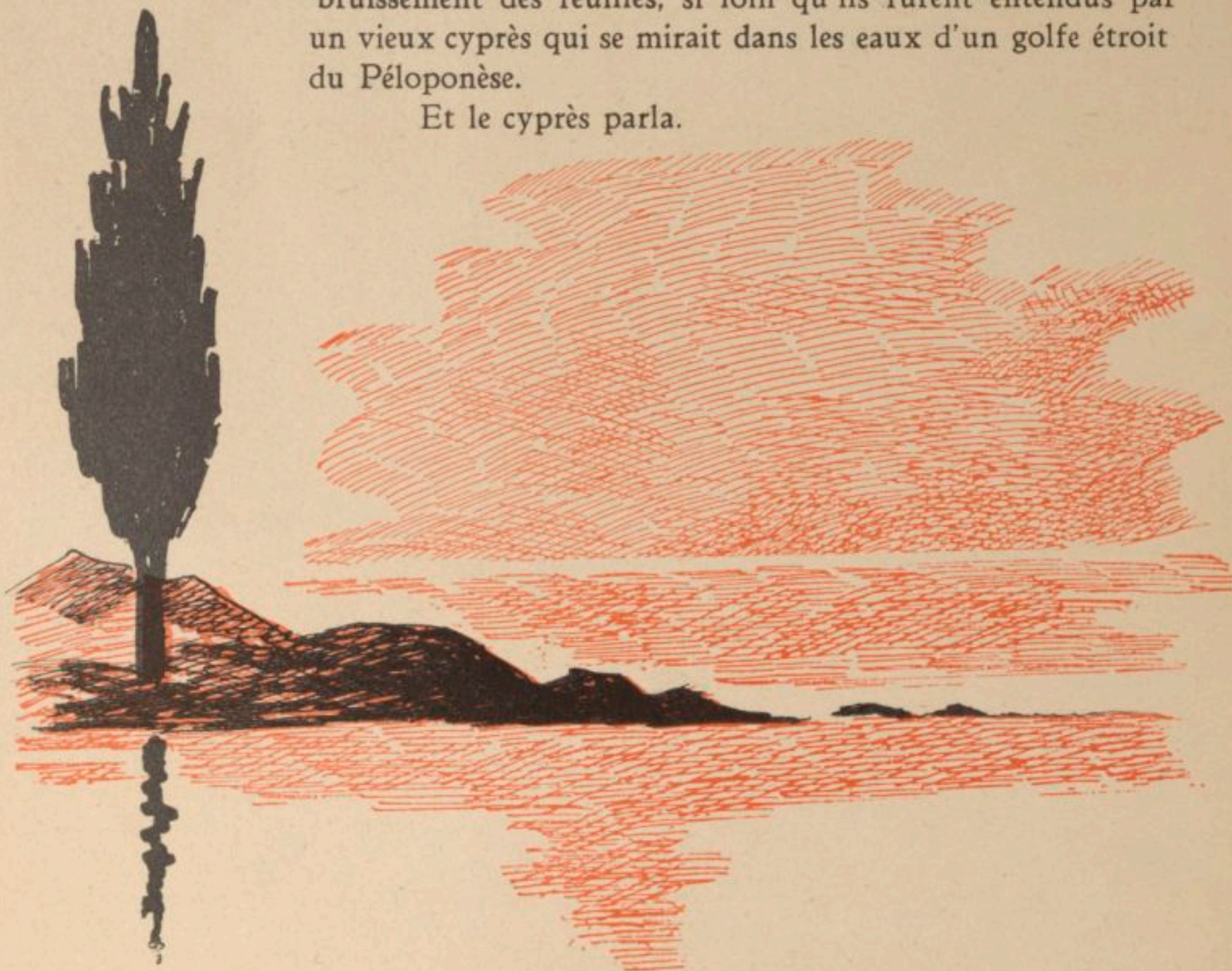
Ces morceaux de bois étaient de ma famille, murmura un petit arbre.

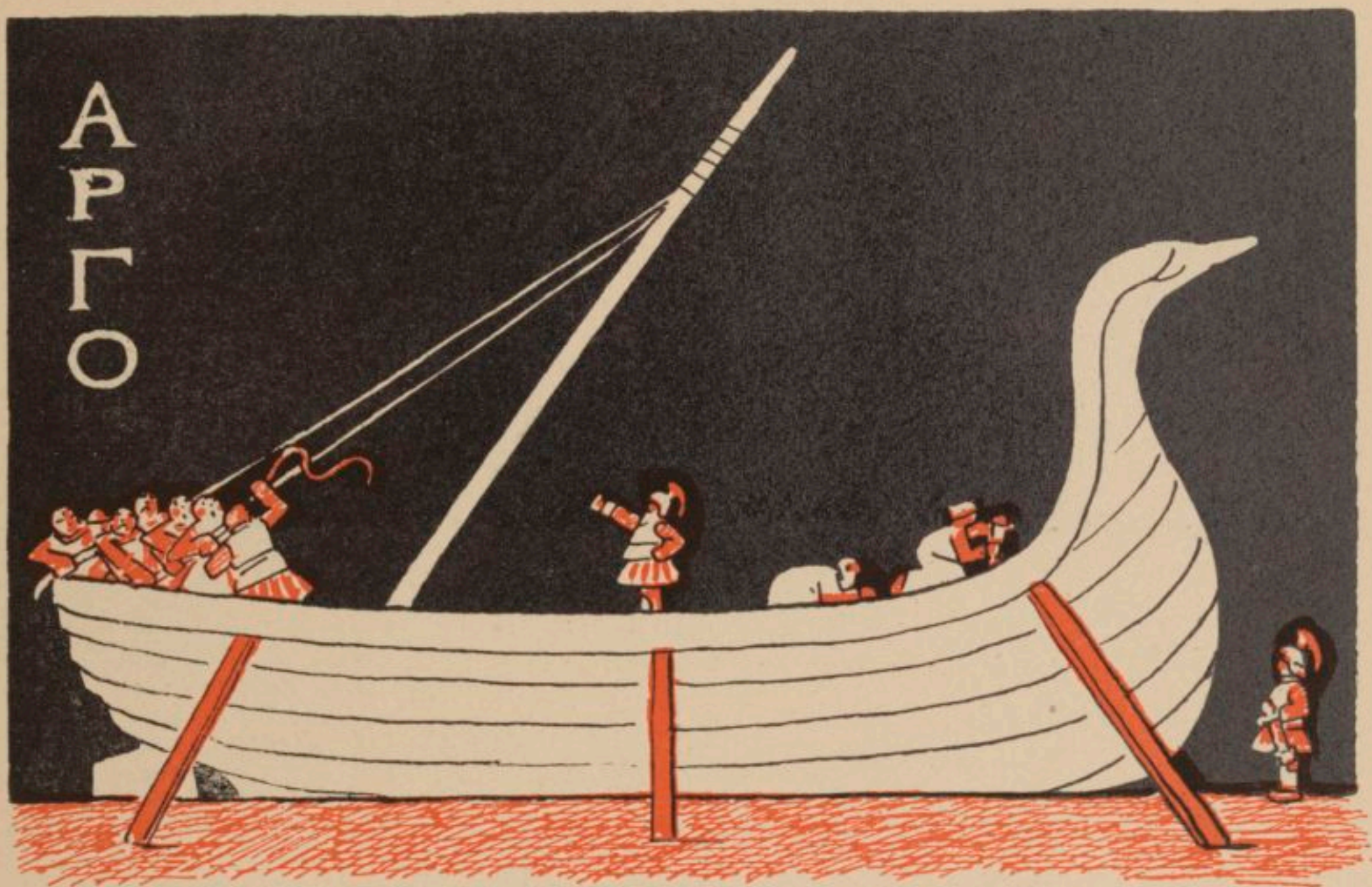


Le vent agitait doucement les rameaux du jeune chêne qui avait conté cette histoire.

Soufflant plus fort, il emporta bien loin ces mots indistincts formé par le bruissement des feuilles, si loin qu'ils furent entendus par un vieux cyprès qui se mirait dans les eaux d'un golfe étroit du Péloponèse.

Et le cyprès parla.





LES ARGONAUTES

Argo! Argo! Argo!

C'était un navire tout blanc...

Mon respectable aïeul vivait jadis, lui aussi, au bord de ce golfe.

Que fit-on de lui lorsqu'il fut abattu, dépecé?

Peut-être le plancher de ce navire? ou encore quelque bordage? Je n'en sais ma foi rien. Tout ce que je peux vous assurer, c'est qu'il partit, dans ces temps lointains, à la conquête de la fabuleuse Toison d'or.

Pourquoi ne m'en souviendrai-je point?

Les hommes n'ont-ils pas sauvé de l'oubli les noms des Argonautes : Jason, Hercule, Castor, Pollux...



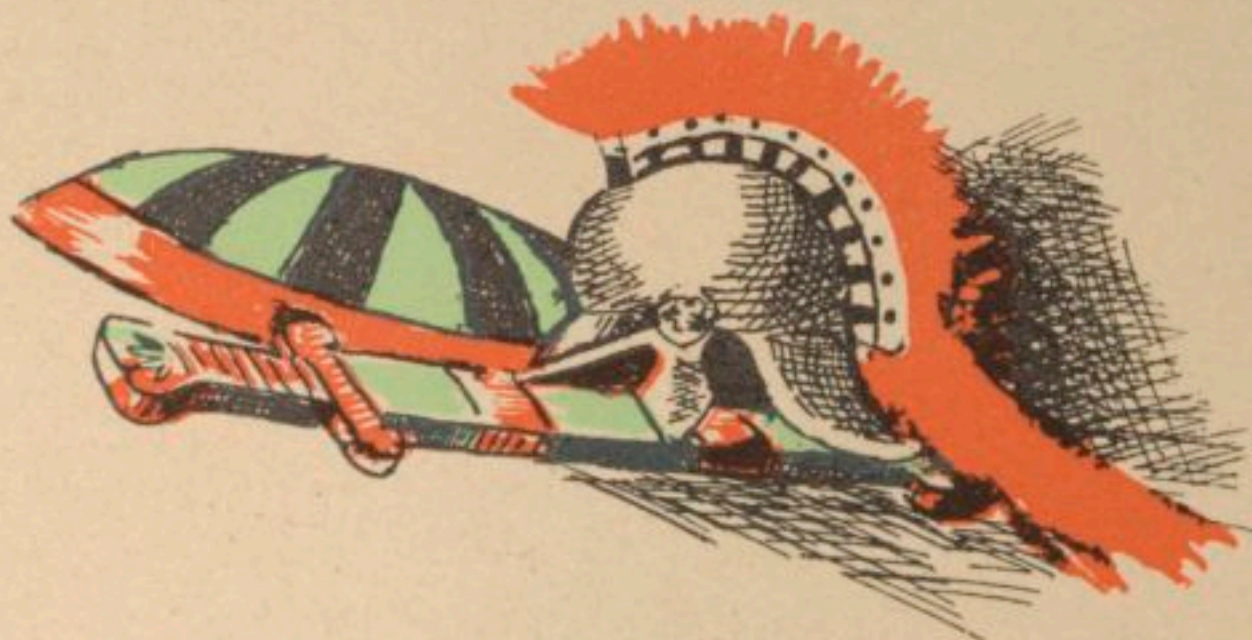
C'était un navire tout blanc...

Auparavant les hommes naviguaient sur des radeaux; ou bien, ils creusaient des troncs d'arbre sur lesquels ils osaient affronter la tempête.

Et puis, il y avait eu aussi une arche, une arche fameuse, grâce à laquelle la race humaine fut sauvée du déluge et que la Providence dirigeait à son gré.

L'Argo était un véritable vaisseau : à chacun de ses bords de nombreux rameurs recevaient les ordres d'un pilote et manœuvraient en cadence; solidement construit, obéissant au gouvernail, il ne craignait pas les ouragans et la mer la plus mauvaise n'aurait pu le faire sombrer.

C'était un navire tout blanc...





Le cyprès s'était tu.

Le vent, calme jusqu'alors, souffla plus fort. Alors de toutes les forêts du monde, des plateaux de Norvège à la brousse africaine, des cimes des Carpathes aux flancs des Cordillères, et des ballons vosgiens aux futaies de Bretagne, au-dessus des terres et des mers, la voix des grands arbres s'éleva.

Le murmure des feuilles, en se mêlant au clapotis des vagues, évoquait des visions successives et inégales : mâtures, carènes, fragments de bastingage, bancs de rameurs, avirons, plates-formes de hune, paniers de vigie, poutres, débris de rambarde, bras de cabestan, roues de gouvernail et au-dessus de cet amas confus, des divinités de la mer semblaient planer : c'étaient les admirables figures de proue dont les navires du XVIII^e siècle étaient ornés.

Au-dessus des terres et des mers la voix des grands arbres s'éleva.

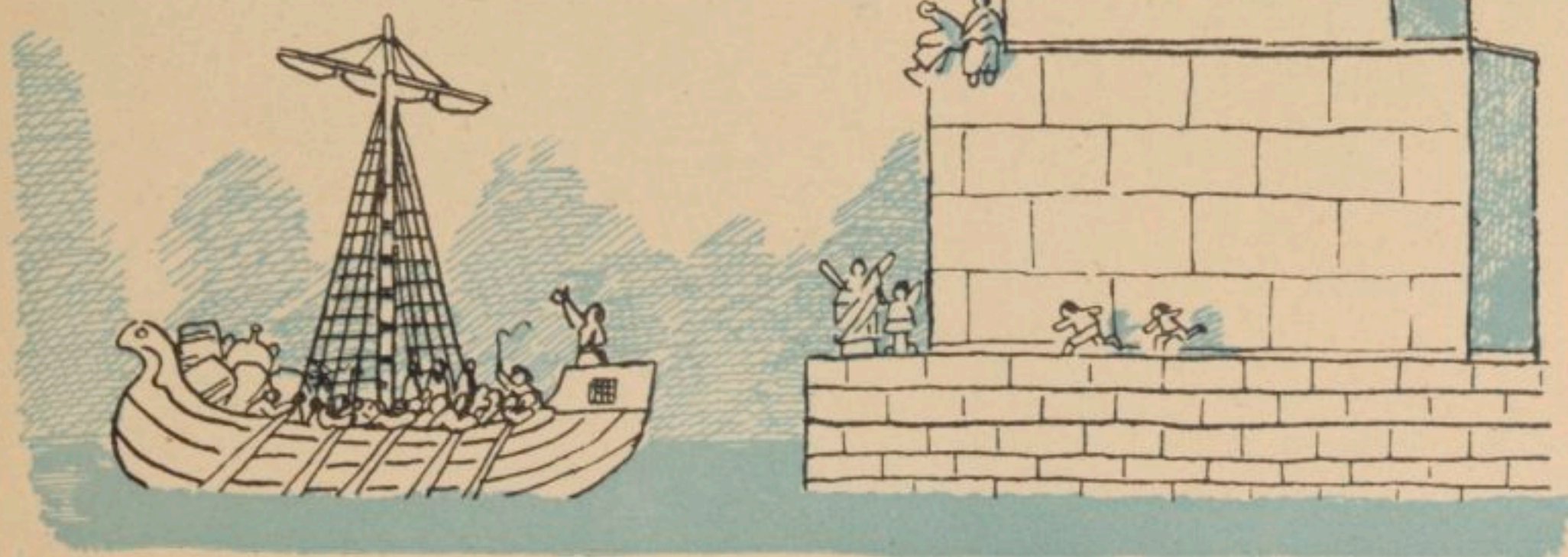


NAVIRES D'AUTREFOIS

La gigantesque statue d'Apollon qui domine le port de Rhodes semble protéger le vaisseau lourdement chargé qui passe devant elle.

Parce que le vent souffle à peine, les longues rames doivent suffire à la marche du navire qui poursuit son voyage le long des côtes méditerranéennes.

Crispés sur leurs bancs de bois, les rameurs exténués suent et ahanent en tirant sur leurs avirons.



Ce bateau transporte des marchandises diverses : des étoffes, des céréales, des pièces de bois, des jarres d'huile, des fruits desséchés; dans ce port, il embarquera des vendangeurs qui vont au pays voisin louer leurs services : des paysans, des marchands, que leur trafic oblige à de longs déplacements; et aussi leurs bestiaux et leurs attelages : là, il prend à bord une troupe de soldats avec armes et bagages qui vont remplacer leurs camarades dans l'île lointaine où ces derniers tiennent garnison.

Les journées semblent longues. A l'avant les voyageurs s'intéressent aux jeux des soldats et des marins : les dés, le jeu de l'oie : d'autres passent leur temps à grignoter des amandes, à mâchonner des olives : ils prétendent ainsi se préserver du mal de mer et regardent avec commisération les pauvres gens qui en sont atteints : ceux-ci, abattus, sans forces, gémissent et se lamentent; à l'arrière, le





capitaine est allongé sur le lit de repos et surveille la marche du navire; des passagers de marque, ambassadeurs, généraux, gouverneurs de provinces l'entourent et l'interrogent sur la durée de la traversée, les variations de la température ou bien écoutent le récit des tempêtes auxquelles il assista.

Dès que le vent s'élève, on hisse la voile : l'allure du navire devient plus

rapide; le pilote le dirige vers ce promontoire derrière lequel un grand port lui offre le sûr abri de sa rade.

Ici, c'est un mouvement continu d'hommes, de chars, de chevaux : des esclaves déchargent de lourds sacs de blé, les chargent sur leur dos et les portent dans les greniers de la cité; des négociants, balances à la main, examinent et pèsent des objets précieux que des marins leur présentent avec respect.

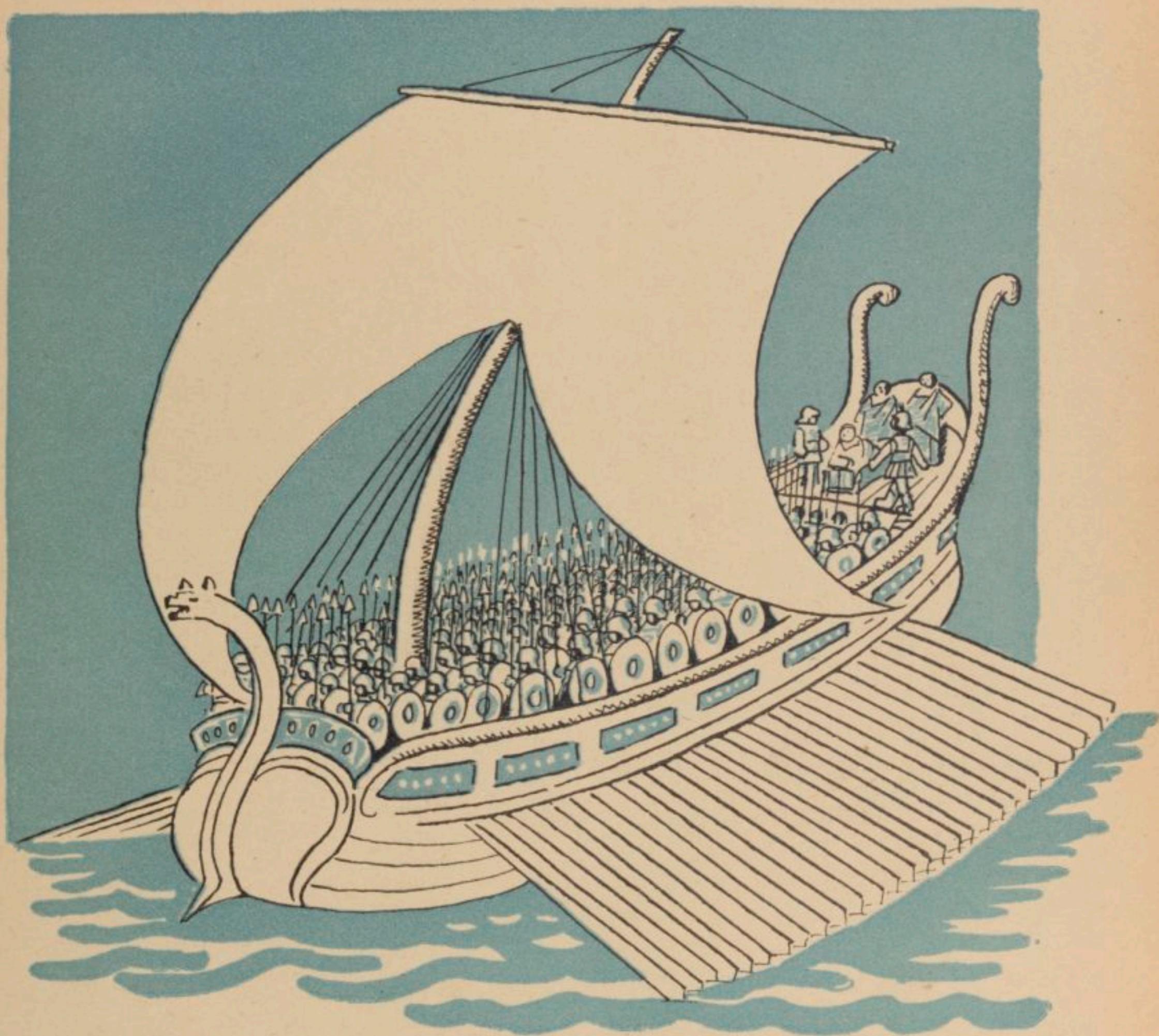
Après avoir pris un nouveau chargement et fait sa provision d'eau et de vivres, le navire reprend la mer.

S'en va-t-il en Egypte, où le grand phare d'Alexandrie, qui compte parmi les sept merveilles du monde, guidera sa route?

Ira-t-il chercher des marbres à Syracuse où naguère, à l'aide d'un jeu de miroirs, le savant Archimède projetait les rayons ardents du soleil sur les navires qui assiégeaient la ville et les incendiait?

Que Neptune protège sa traversée et qu'Eole lui accorde des vents favorables.





TRIRÈMES ET BIRÈMES

Sur les trirèmes à trois rangs de rames, sur les birèmes à deux rangs de rames, des citoyens libres et non des esclaves faisaient le dur métier de rameurs.

Ils servaient ainsi l'Etat et obtenaient par la suite des avantages comparables à ceux de nos inscrits maritimes.

Faciles à conduire et à guider, légers, souples et aisés, ces navires élégants sillonnaient la Méditerranée et leurs évolutions gracieuses remplissaient d'enthousiasme les spectateurs qui regardaient leurs manœuvres.

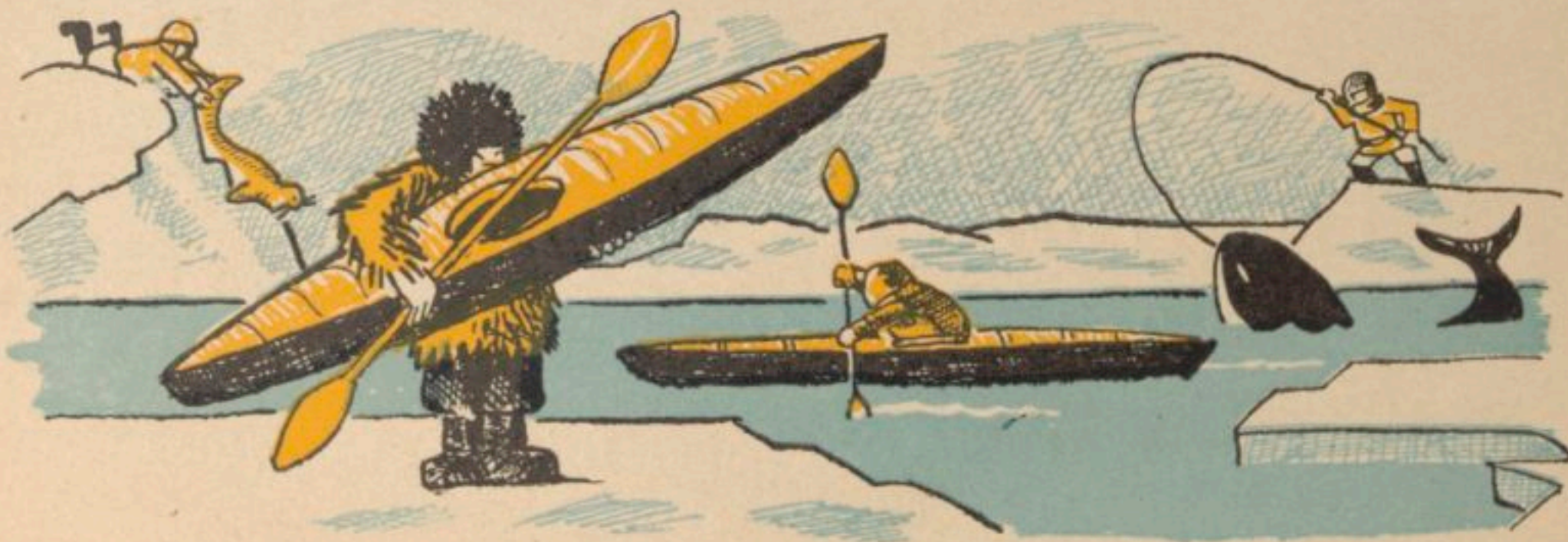
Des joueurs de flûte assistaient ces rameurs : des musiques entraînantes marquaient la cadence des avirons.

Le besoin de renouveler les provisions du bord contraignait ces vaisseaux, qui portaient un nombreux équipage, et parfois des soldats, à relâcher souvent dans les ports les plus voisins de leur chemin. Des jeunes filles aux vêtements fleuris, des joueurs d'instruments divers accueillaient les marins qui descendaient à terre : on dansait, on chantait : pendant des journées entières, c'étaient des mascarades bruyantes, de joyeuses cavalcades : à leur tour, les habitants des villes visitaient les escadres : ils étaient reçus et fêtés à bord des bateaux.

Brusquement, on apprenait que la guerre était déclarée.

Trirèmes et birèmes reprenaient la mer. Ceux qui, côte à côte, fraternisaient hier dans les réceptions amicales, se combattaient sans merci : les proues armées d'un éperon d'acier déchiraient les flancs de l'adversaire, brisaient les rames : les machines de guerre, catapultes, onagres, balistes, qui surmontaient le pont lançaient des projectiles variés : les grappins s'abattaient sur le navire ennemi, l'immobilisaient et les légionnaires qui se trouvaient à bord combattaient l'ennemi comme ils l'auraient fait sur terre, pour la plus grande puissance de l'Empire romain.

Une grande partie de l'ancien continent était soumise aux lois de cet Empire : des légions romaines étaient même parvenues à atteindre les pays du nord de l'Europe, où les populations primitives se servaient déjà, comme à présent, de légers canots insubmersibles, se manœuvrant à la pagaie, et faits d'une carcasse de bois recouverte de peaux de phoque.



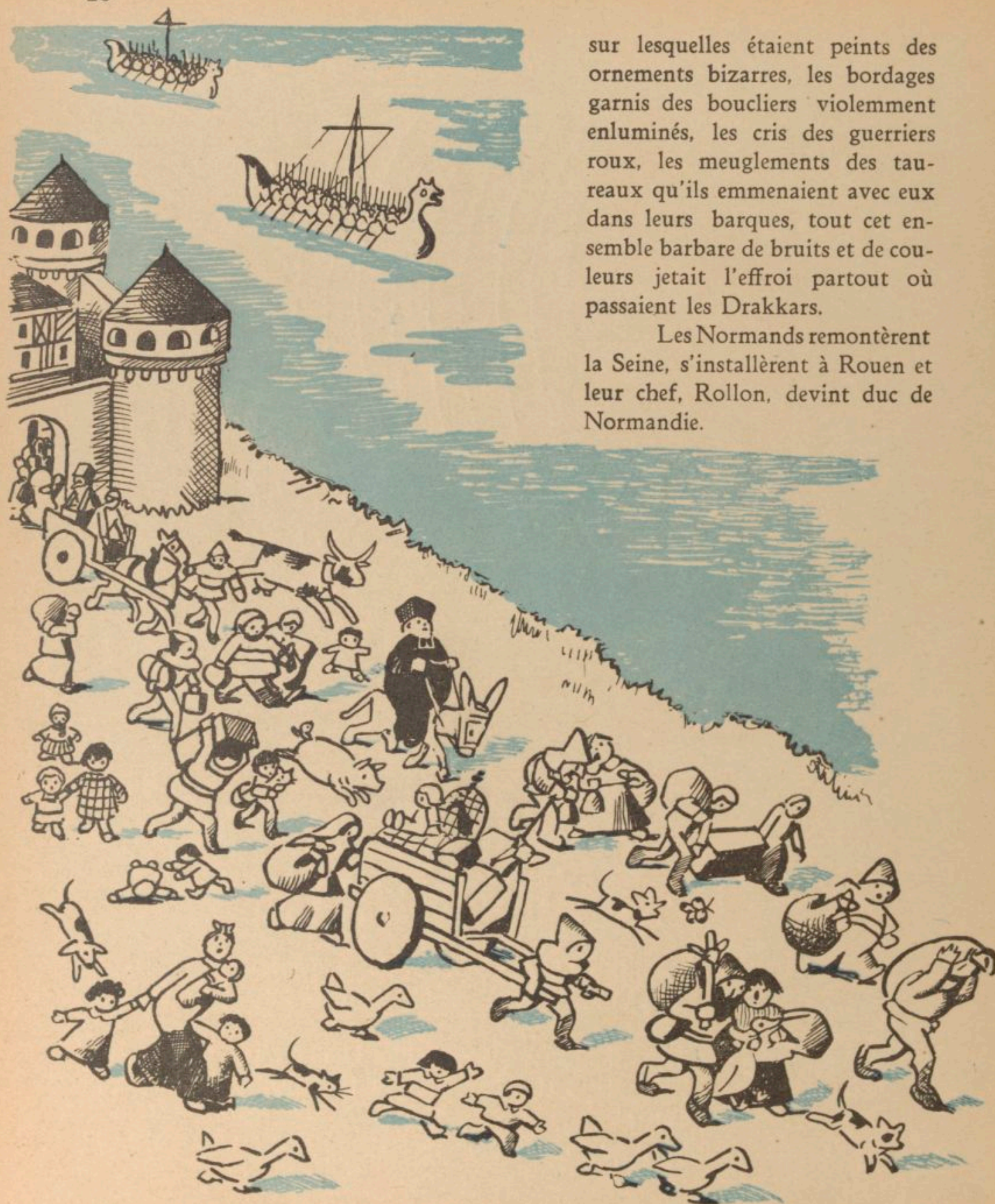


LES DRAKKARS

C'était également une grande carcasse de bois recouverte de peaux qui constituait le « Drakkar » des Vikings ou Normands, dont les flottes parcouraient les mers au début du x^e siècle.

Quelle vision impressionnante que celle d'un Drakkar arrivant à l'improviste sur une côte tranquille de la Manche ou de la Baltique, dont les paisibles habitants étaient surpris par les pirates.

Les figures grimaçantes dont les proues et les poupes étaient ornées, les voiles



sur lesquelles étaient peints des ornements bizarres, les bordages garnis des boucliers violemment enluminés, les cris des guerriers roux, les meuglements des taureaux qu'ils emmenaient avec eux dans leurs barques, tout cet ensemble barbare de bruits et de couleurs jetait l'effroi partout où passaient les Drakkars.

Les Normands remontèrent la Seine, s'installèrent à Rouen et leur chef, Rollon, devint duc de Normandie.

LA FLOTTE DE GUILLAUME LE CONQUÉRANT

Le petit-fils de Rollon fut le duc Guillaume. Après avoir équipé une flotte, Guillaume le Conquérant s'embarqua avec ses troupes et débarqua en Angleterre où il fut proclamé roi après avoir battu l'armée qui défendait les côtes de la Grande-Bretagne.

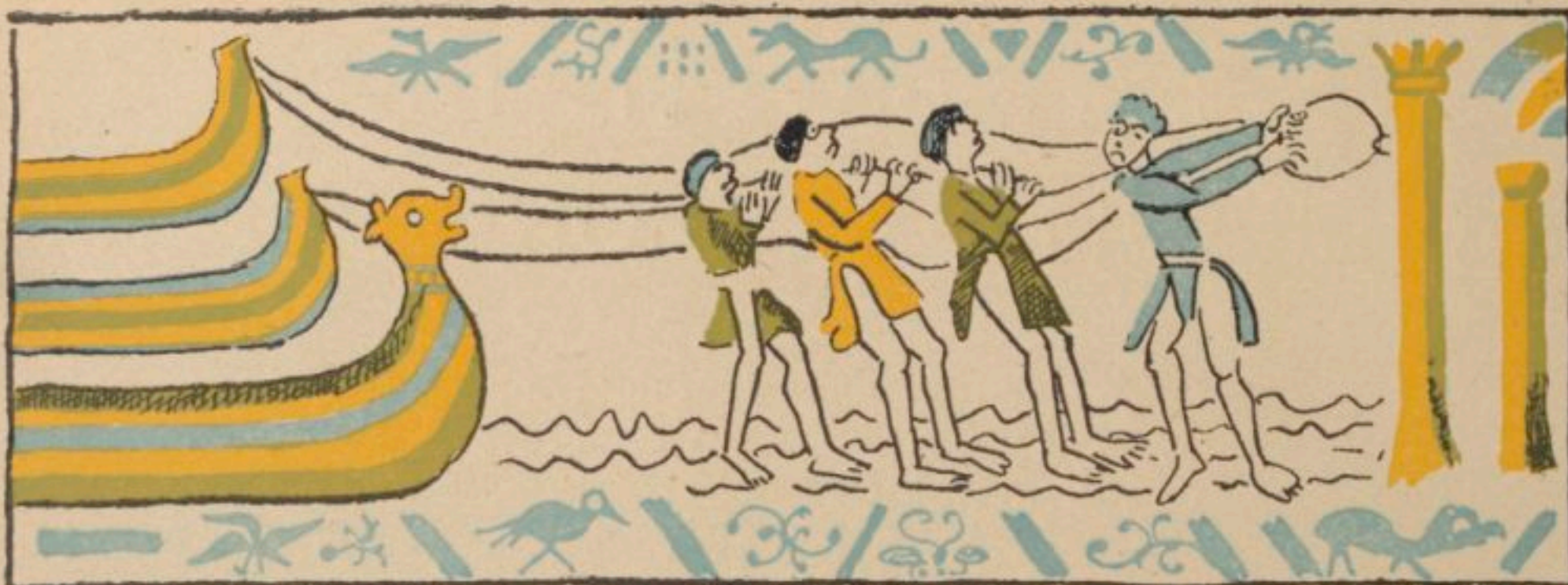
Une tapisserie célèbre évoque les épisodes de cette guerre.



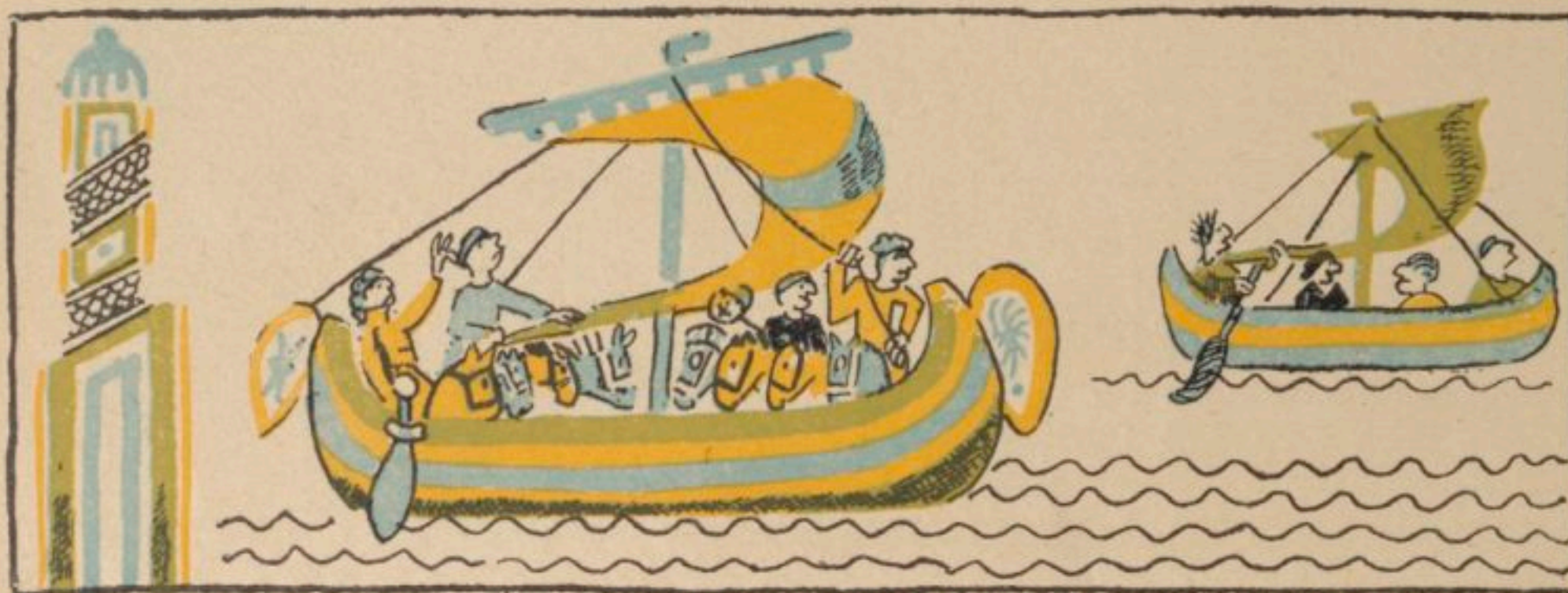
ON ABAT LES ARBRES POUR CONSTRUIRE LES VAISSEAUX.



ON CONSTRUIT LES NAVIRES.



LES NAVIRES SONT TIRÉS A LA MER.



LES NAVIRES QUITTENT LA TERRE.



LA FLOTTE VOGUE VERS L'ANGLETERRE.



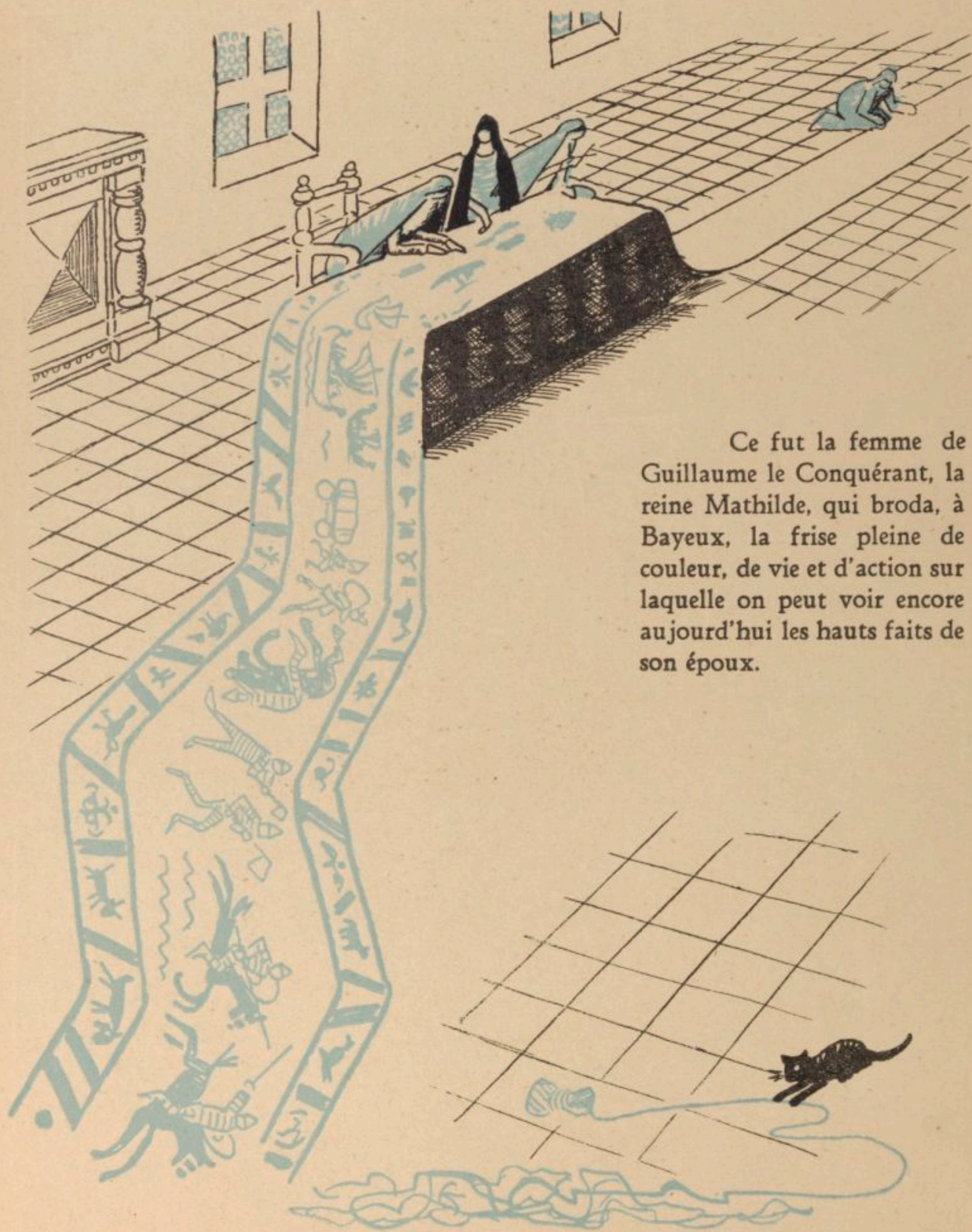
ON APERÇOIT LES COTES D'ANGLETERRE.



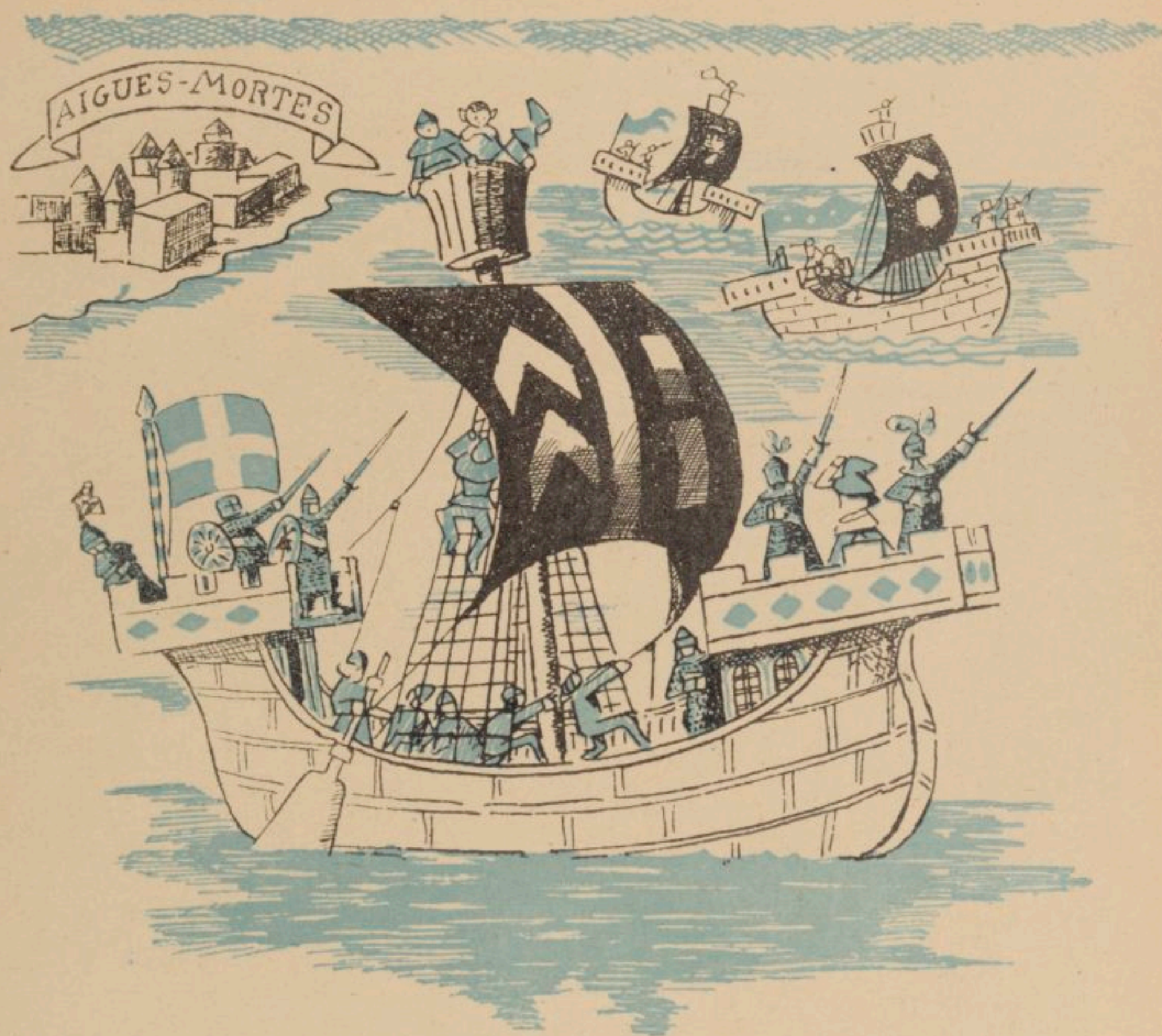
ON DÉBARQUE LES CHEVAUX.



ON JETTE L'ANCRE.



Ce fut la femme de Guillaume le Conquérant, la reine Mathilde, qui broda, à Bayeux, la frise pleine de couleur, de vie et d'action sur laquelle on peut voir encore aujourd'hui les hauts faits de son époux.



NEFS ET CARAVELLES

- Combien qu't'es là-haut dans la hune?
- Trois.
- Alors, descends la moitié en bas.

Ces mots traditionnels du quartier-maître qui veut partager trois hommes en deux, pouvaient déjà se dire au moment où les premières nefes voguaient sur l'Océan ou la Méditerranée.



Car les mâts de ces navires étaient surmontés de hunes ou « gabies », sorte de plates-formes d'où on pouvait explorer l'horizon ou, pendant les combats, arroser l'adversaire de flèches ou de liquides bouillants.

Les nefes et les caravelles, solidement construites, de grande dimension à la coque arrondie de façon à pouvoir bien résister à la mer, étaient capables d'entreprendre de longs voyages.

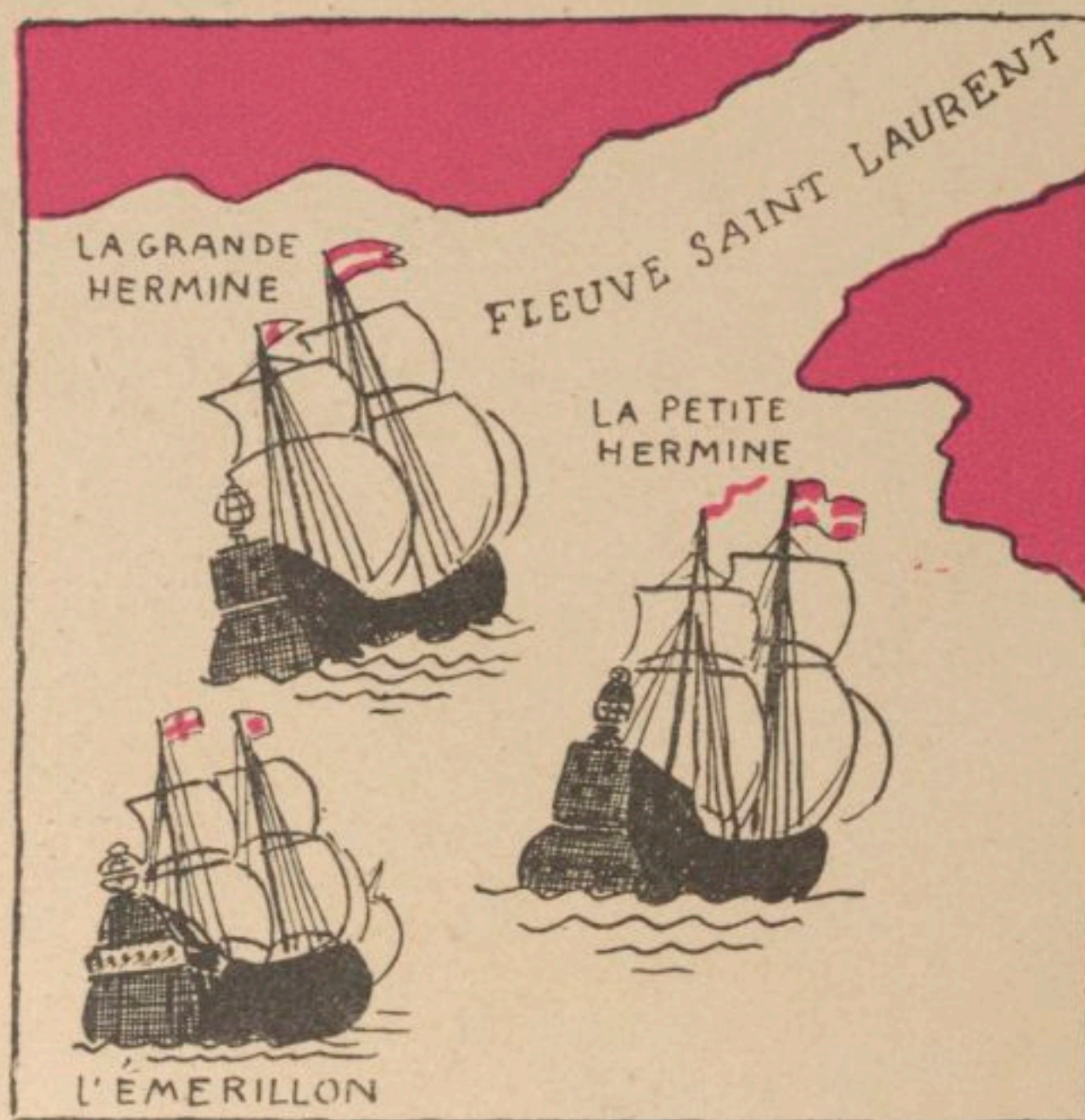
Ce fut à bord des nefes et des caravelles que s'accomplirent, au moyen âge,



les grandes explorations au cours desquelles furent découvertes des terres et des mers nouvelles.

Les marins qui firent ces voyages virent des hommes étranges et d'une race inconnue, des animaux fantastiques, des oiseaux bariolés qui répétaient leurs paroles, des singes qui savaient imiter leurs gestes, qui dérobaient leurs vêtements lorsqu'ils se baignaient et se sauvaient ensuite au sommet des arbres d'où ils narguaient leurs victimes.

A bord des nefes et des caravelles, Christophe Colomb, Americ Vespuce, Magellan explorèrent l'Amérique du Sud : Marco Polo fit en Extrême-Orient de longs et merveilleux voyages; Vasco de Gama contourna l'Afrique et parvint à doubler le redoutable Cap des Tempêtes, appelé aujourd'hui Cap de Bonne-Espérance; Jacques Cartier atteignit les côtes de l'Amérique du Nord, remonta le fleuve Saint-Laurent et débarqua au Canada où les Français établirent de nombreux comptoirs commerciaux.



GALÈRES ET GALLIONS

De même que pour faire un civet, il faut d'abord un lièvre, il fallait d'abord des galériens pour ramer sur les galères.

Ces galériens, les tribunaux royaux les récoltaient un peu partout. Un ministre n'avait-il pas dit à ce propos :



« Un pendu n'est bon à rien que pour les corbeaux :
il y a toujours quelque bribe à tirer du plus infâme
forçat. »

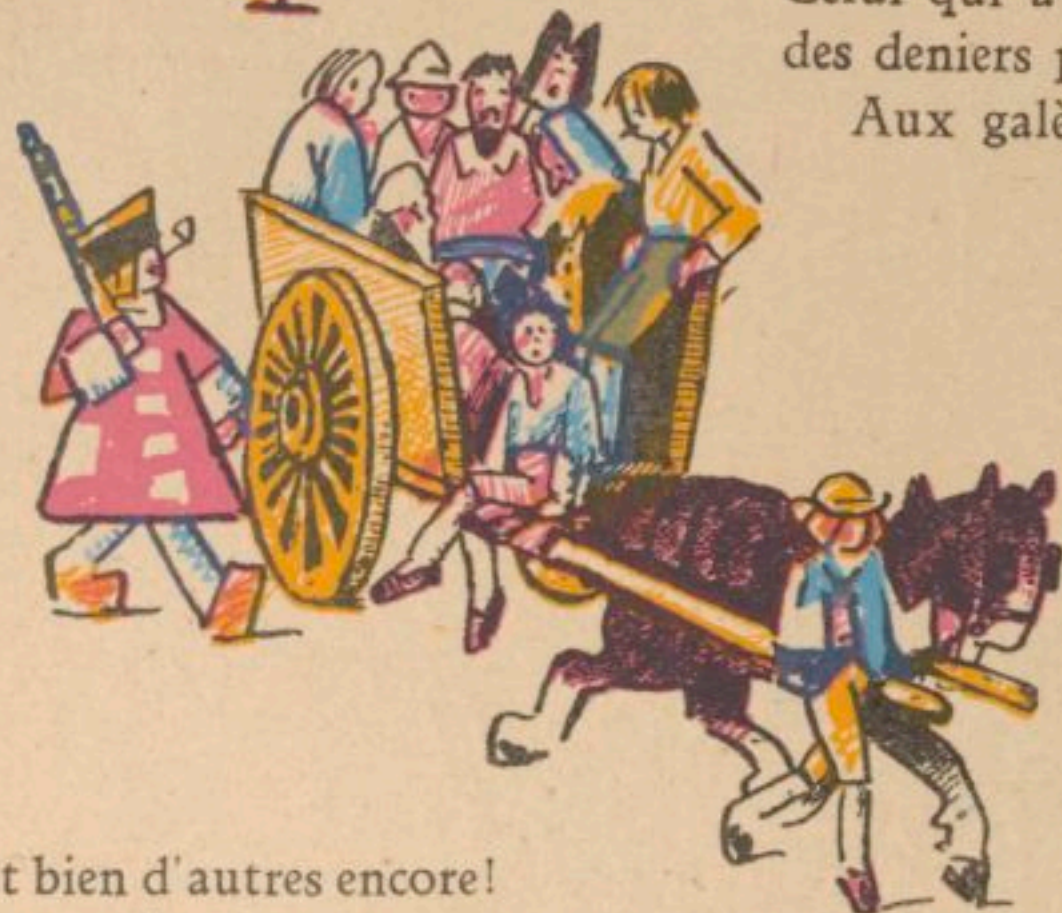
L'équipage d'une galère se
composait, outre les marins, de con-
damnés et de prisonniers de guerre,
esclaves turcs ou maures, capturés au
cours des combats avec les Barbares-



Celui qui a braconné!
Aux galères!

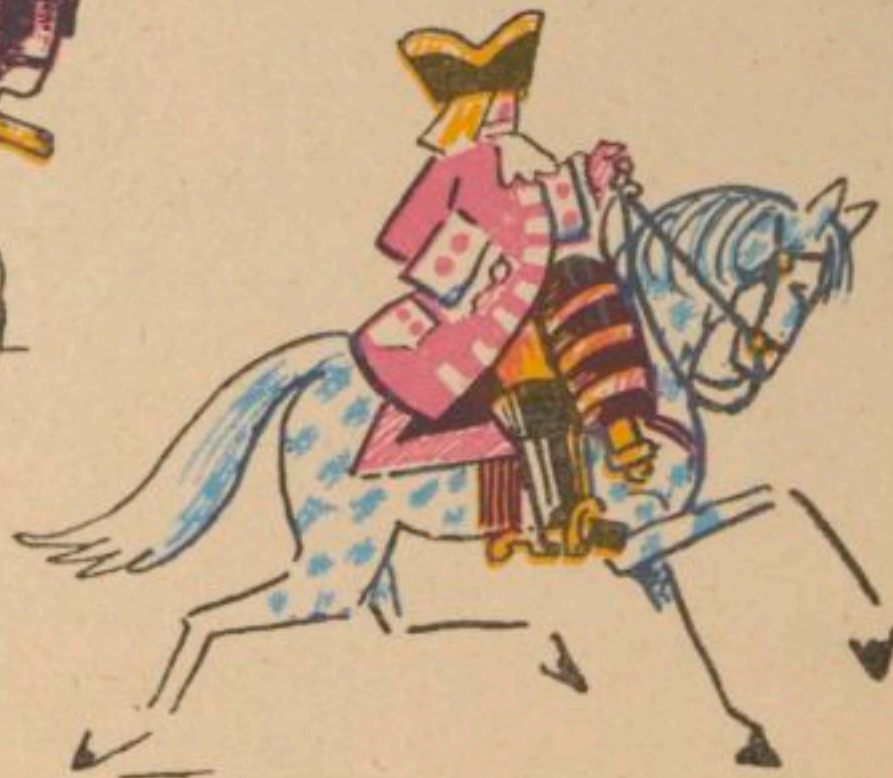


Celui qui a trafiqué
des deniers publics!
Aux galères!



Celui qui a volé du pain!
Aux galères!

Et bien d'autres encore!
Aux galères!





ques. Aucun de ces galériens ne devait jamais recouvrer sa liberté, excepté celui qui, le jour du lancement d'un vaisseau, s'offrait à scier la pièce de bois qui maintenait le navire dans ses cales.

Accroupi devant la masse encore inerte, le misérable accomplit la besogne qui lui vaudra la liberté ou la mort.

Le dernier coup de scie est donné : le navire se met en mouvement et glisse vers l'eau ; sa vitesse s'accélère, il passe devant les tribunes aussi rapidement qu'un cheval au galop et les cales prennent feu à son frottement.

On s'occupe maintenant de l'homme.

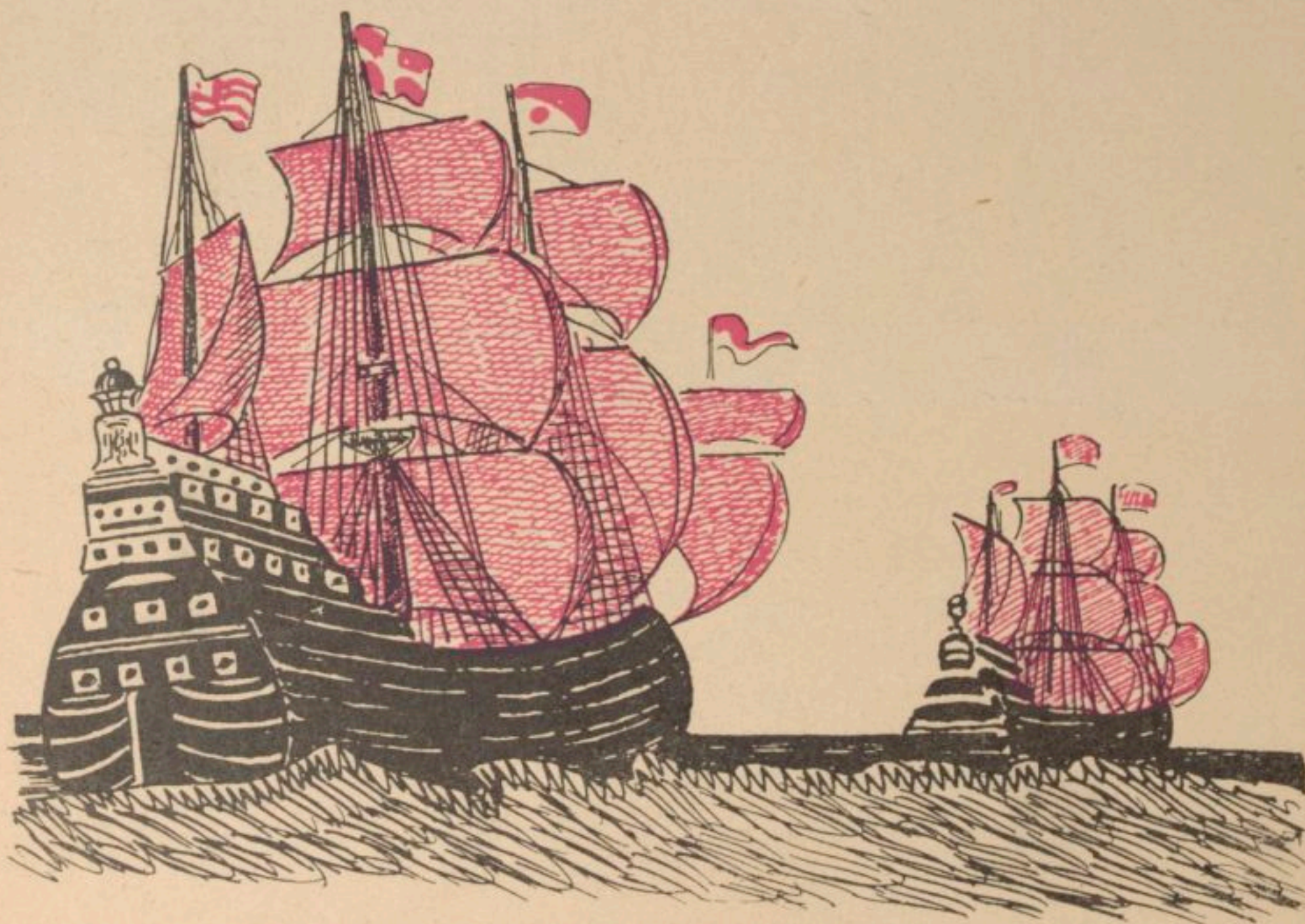
Est-il broyé ? Non.

Un habile coup de reins l'a sauvé à temps. Le voilà libre.

Mais la mort même n'aurait pu l'effrayer. Car, selon les écrivains qui ont traité le sujet, les tortures des galériens étaient indicibles : ils devaient ramer sans cesse; au moindre signe de défaillance, le fouet du surveillant s'abattait sur leurs épaules; ils étaient nourris de la pire façon, avaient à peine d'eau pour étancher leur soif : enchaînés à leur banc par la jambe et la ceinture, ils étaient obligés de se mettre entre les dents au commandement de : « Alerte... tap en bouche » le bâillon qu'ils portaient constamment accroché au cou, afin que, dans les dangers et les batailles, ils meurent et souffrent en silence pour ne pas troubler l'ardeur des marins et des combattants : les mains et le visage gercés par le vent et les embruns, ils n'entendaient pas autre chose que les injures de leurs gardes, le bruit de leurs chaînes et le fracas des eaux.

A l'arrière, la partie appelée « carrosse » où logeaient les officiers, était d'un luxe inouï : les boiseries étaient sculptées, dorées, garnies d'étoffes précieuses.

Des châtiments de toute sorte aidaient à maintenir la discipline dans la chiourme et dans les équipages.





Outre les coups de fouet et les coups de bâton (soyons sages et disciplinés), il y avait le supplice de l'estrapade : l'homme, attaché à l'extrémité d'une vergue, était plongé dans la mer où on le laissait se débattre jusqu'au moment où il allait perdre la respiration : alors seulement on le hissait au-dessus de l'eau pendant quelques minutes ; son supplice recommençait dès que ses forces commençaient à revenir et ne se terminait qu'au moment où, battu par les vagues et impuissant à se maintenir, il risquait de se briser la tête ou les membres contre la coque du navire.

Soyons sages et disciplinés.

Il y avait le supplice de la bouline : entre deux rangs de marins tenant à la main une bouline, ou garcette, petit bout de cordage, le coupable passait, le dos nu, et chacun de ses camarades le frappait au passage. Il ne manquait de conserver de cette promenade un souvenir cuisant.

Soyons sages et disciplinés.

Il y avait encore les fers : boucle simple et double boucle. A fond de cale, l'homme, couché sur le dos, était attaché par les jambes à des ferrures fermées à clef : les rats du bord profitaient de son immobilité pour lui imposer leur voisinage répugnant et leurs visites désagréables.

Soyons sages et disciplinés.

Les galions, gros vaisseaux lourds et arrondis partaient d'Europe chargés de marchandises qu'ils allaient échanger contre les produits des pays lointains qu'ils visitaient; à chaque escale, c'était pour l'équipage, un émerveillement nouveau : on trouvait des fruits magnifiques de l'or, des pierres précieuses, toutes sortes de richesses que les galions rapportaient dans leur pays.

A Venise, qui était le port le plus important de l'Adriatique, le doge célébrait annuellement, à bord de la galère *Bucentaure*, son mariage avec la mer : il jetait dans la mer un anneau d'or en prononçant ces paroles : « Je t'épouse, Mer, en signe de souveraineté perpétuelle. »



LE BUCENTAURE



LES VAISSEAUX DE HAUT BORD

La marine se développant sans cesse, il fallait songer à assurer la sécurité des navires et des équipages.

De nombreux phares furent édifiés et facilitèrent l'abord des côtes.



Les navires de guerre à plusieurs ponts furent garnis d'une puissante artillerie et purent ainsi protéger les navires marchands contre les attaques des pirates, flibustiers, boucaniers ou « frères de la côte ».

Quittant de temps en temps les îlots isolés où ils se dissimulaient après avoir « boucané », c'est-à-dire fumé la quantité de chair de bœuf ou de mouton dont ils avaient besoin pendant leur expédition, les boucaniers prenaient la mer et guettaient le navire qu'ils devaient attaquer.

Un galion bien dodu était-il en vue?

Aussitôt le pavillon noir portant des insignes funèbres étaient hissé : les flibustiers attaquaient le bateau, massacraient l'équipage, prenaient le navire à la remorque ou le coulait après avoir ramassé tout ce qu'ils pouvaient emporter.

Combien de pierres précieuses, combien de lingots d'or et d'argent sont-ils encore enfouis à présent dans quelque crique de la mer des Antilles, où des pirates qui ne sont pas revenus de leur dernière aventure, les avaient cachés. Car, parfois,

quelque vaisseau de la marine française, anglaise ou espagnole donnait la chasse aux bandits; ils étaient canonnés, pris et pendus à leurs propres vergues.

Sous la protection des navires de guerre, de grandes compagnies commerciales, comme la Compagnie des Indes, entreprirent un trafic régulier avec les régions lointaines où se trouvaient les métaux précieux, l'ivoire, les épices, le sucre, le tabac. Aussi le commerce de toutes ces denrées s'accrût-il à mesure que les vaisseaux marchands se multipliaient.

De grands ports furent créés pour abriter les puissants navires des escadres françaises.

De longues files de bateaux, dont les proues et les poupes étaient magnifiquement ornées de statues dorées, de balcons ouvragés, à la mâture desquels flottaient des pavillons de toutes les couleurs évoluaient dans les rades. D'autres s'en allaient courir les mers.

On se battit beaucoup en ce siècle et les actions d'éclat des marins français, de Jean-Bart, de Duquesne, de Tourville, de Surcouf, caractérisent surtout cette période de l'histoire navale.

L'inscription maritime, créée par Colbert, donna à la marine de guerre les équipages dont elle avait besoin : les inscrits qui devaient à l'Etat un certain nombre d'an-





nées de service étaient les hommes dont la profession était de naviguer, aussi bien en eau douce que sur mer. Point n'était besoin de savoir nager : ce détail n'ayant aucune importance.

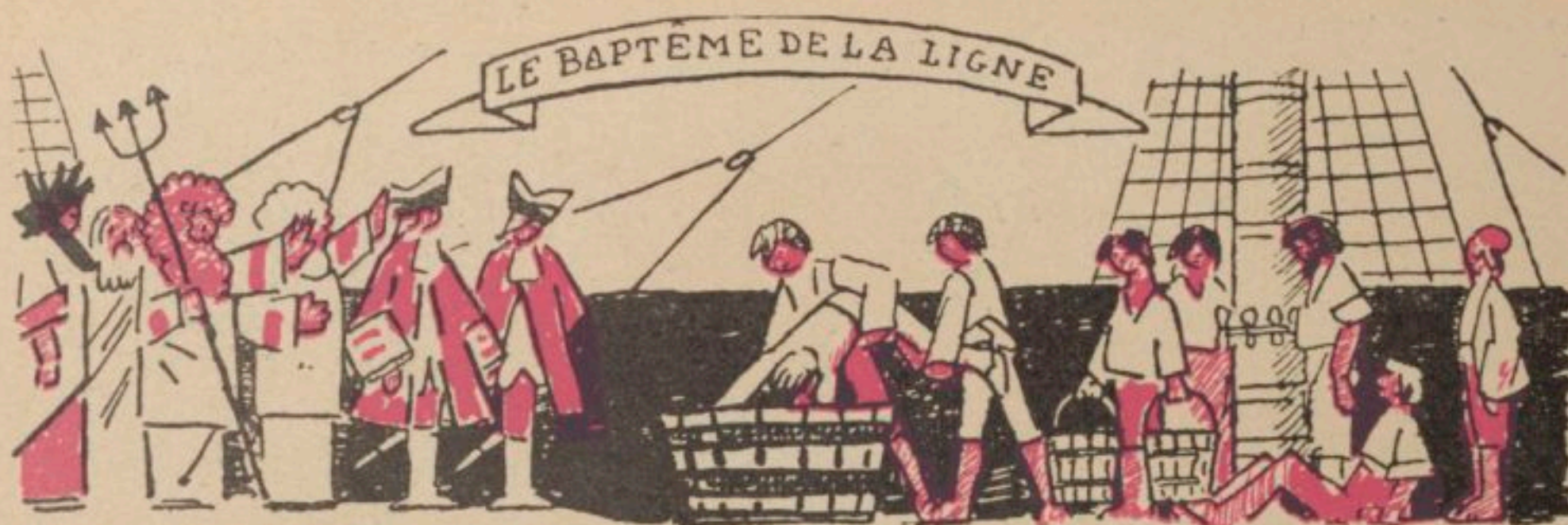
Car, il n'y a pas bien longtemps encore, il était de tradition dans la marine, que la natation était plutôt nuisible qu'utile : en cas de sinistre, l'instinct de la conservation ne servait, disait-on, qu'à faire durer les angoisses de ceux qui étaient capables de se maintenir à la surface de l'eau ; au contraire, ceux qui ne savaient pas nager coulaient tout de suite au fond et évitaient ainsi les affres dou-



loureuses dans lesquelles se débattaient les naufragés qui cherchaient, presque malgré leur volonté, à prolonger leur existence.

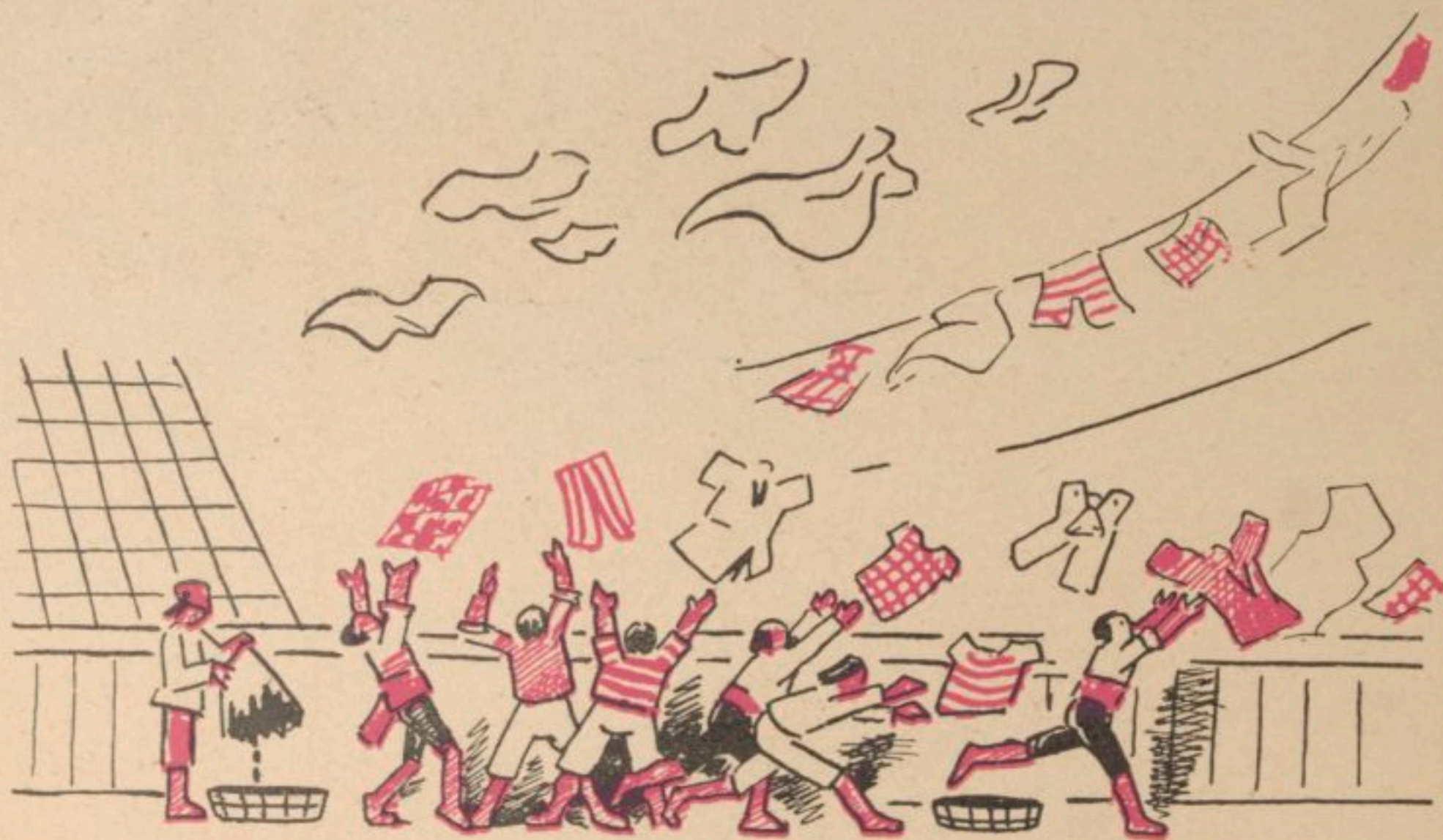
A cette époque, la cérémonie burlesque appelée « Passage de la Ligne », était en usage : celui qui passait l'Equateur pour la première fois était copieusement arrosé d'eau et criblé de quolibets.

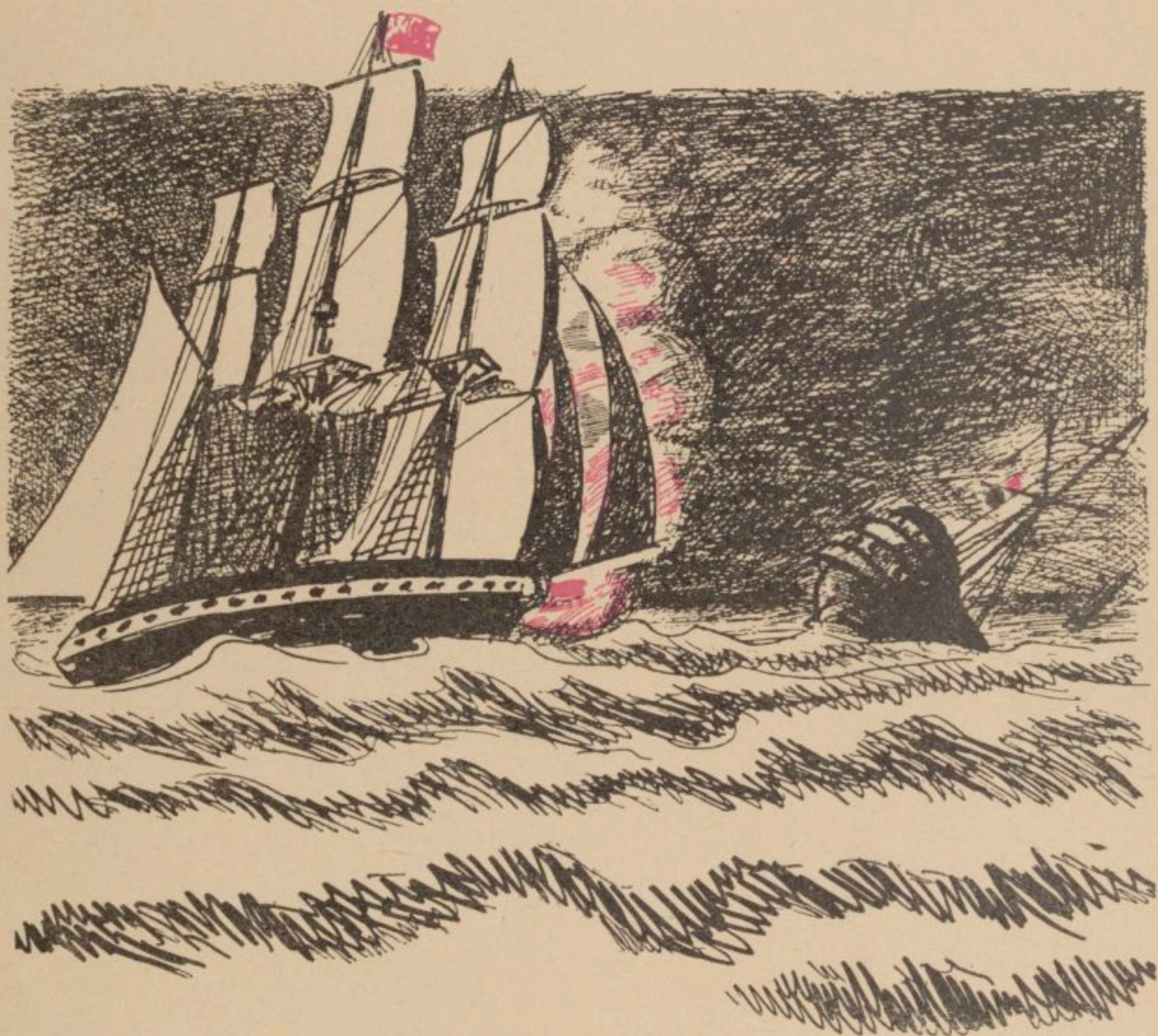
On avait donc la permission, ce jour-là, de gaspiller l'eau qui, à bord, est chose si précieuse; qui est rationnée parcimonieusement pour la boisson, la toilette et le lavage du linge.



Lorsque, maintenant encore, le jour réservé au nettoyage, les effets ont été lavés, on les étend sur des cordages appelés « cartahus », qui sont ensuite hissés au sommet des mâts.

Le soir, l'officier de service commande : « Coupez les cartahus ! » On tranche aussitôt d'un coup les extrémités de ces cordages : malheur à celui qui, n'ayant pu attraper au vol sa chemise ou son tricot, les voit tomber dans un baquet de goudron ou dans le parc à bœufs. Il en sera quitte pour recommencer la prochaine fois sa lessive.





LE VENGEUR

Au début des guerres de la Révolution, un vieux navire faisait encore partie de la marine française.

Ce vaisseau avait été offert au roi, dans les premières années du XVIII^e siècle, par une riche châtelaine bretonne, qui voulait ainsi venger la mort de son fiancé, officier de marine, tué par les Anglais.

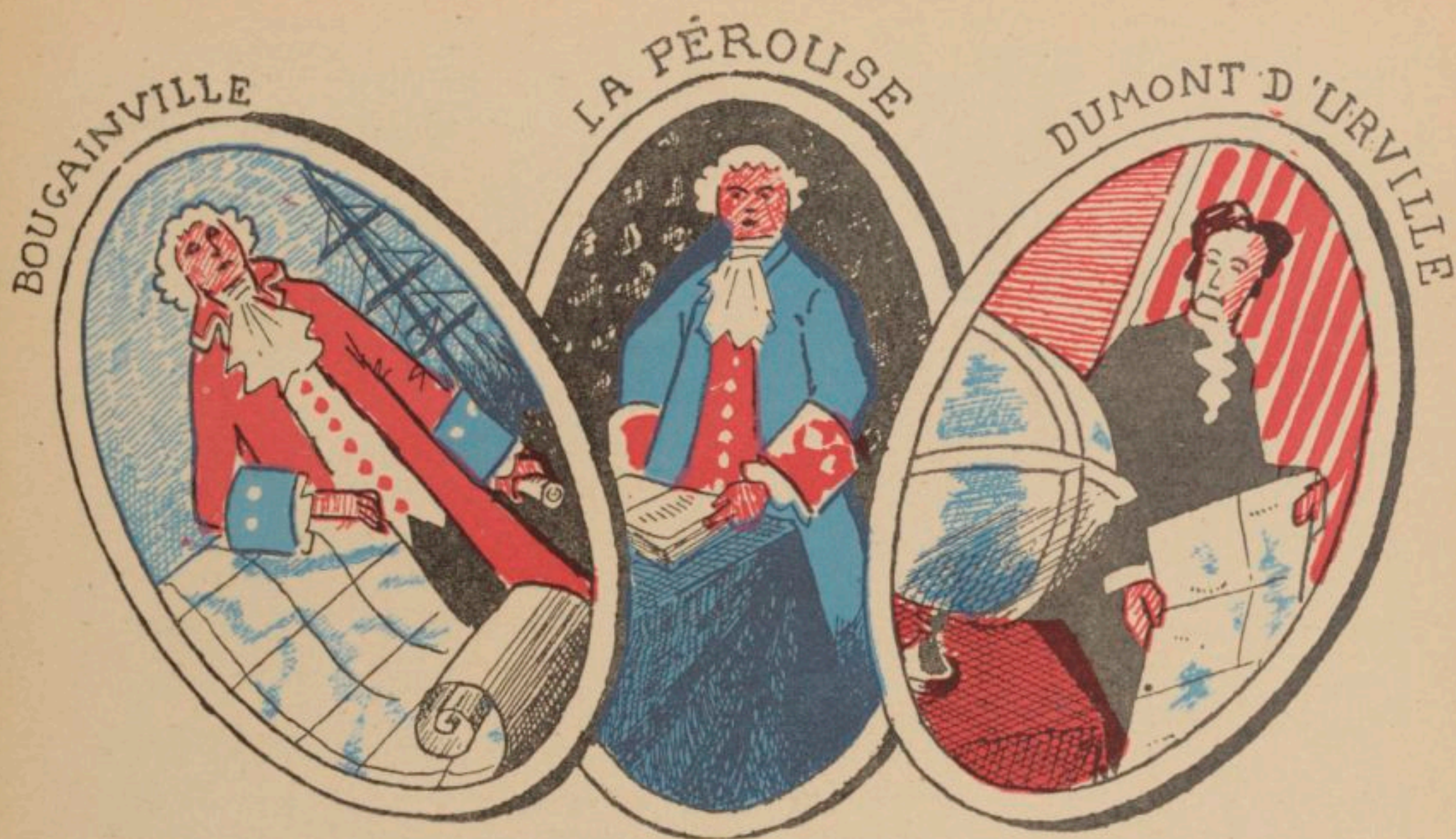
En 1791, ce navire était rattaché à une escadre chargée d'escorter un convoi de blé qui venait d'Amérique.

Les Français rencontrèrent les Anglais et un combat s'engagea au large de Brest.

De même qu'un corps débile peut renfermer une âme indomptable, la carcasse pourrie du *Vengeur*, animée par l'esprit héroïque et la foi ardente de ses défenseurs, résista à outrance : mais le navire succomba malgré sa courageuse défense et s'abîma dans les flots aux cris de « Vive la République ! » poussés par une grande partie de l'équipage qui n'avait pas quitté le bord.

Ce fut aussi aux cris de « Vive la République ! » que des vaisseaux ennemis furent capturés par des escadrons français. Ce fait d'armes invraisemblable fut accompli par les hussards de Pichegru qui s'emparèrent pendant le rude hiver de 1792, de la flotte hollandaise prise dans les glaces du Zuyderzée.





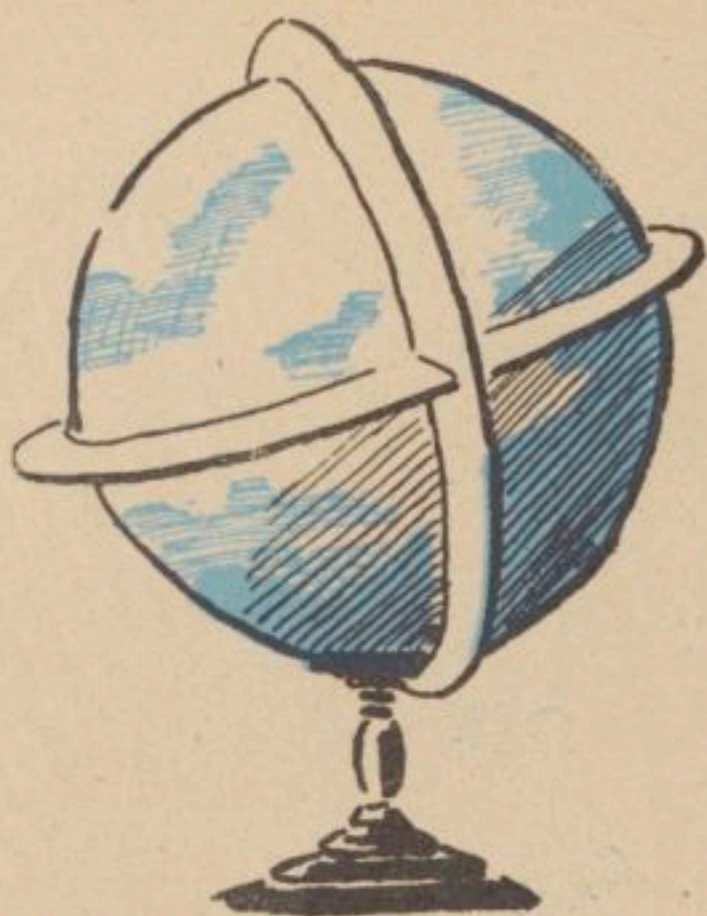
La “ Boussole ” et “ l'Astrolabe ”

Le marin est propre. La propreté est l'âme de la marine, aimait à dire Colbert.

Un matelot était un jour tombé à la mer, dans une baie infestée de requins, au moment où son navire levait l'ancre. On le crut perdu : un canot fut mis à l'eau : de tous les côtés de la rade, aussitôt, des embarcations vinrent à la recherche du malheureux dont on ne put retrouver aucune trace.

Le navire reprit sa route. Or, quelques instants après, notre marin, qui avait eu la chance de saisir quelque manœuvre au passage et de remonter ainsi à bord, se présenta, complètement changé de la tête aux pieds, à ses officiers.

Comme ces derniers le blâmaient de n'avoir pas fait savoir plus tôt qu'il



était hors de danger : « Aurais-je osé, répondit ce marin, aurais-je osé me présenter à mon capitaine dans l'état où je me trouvais. »

En effet, le marin fourbit sans cesse : il frotte, il nettoie, il décape, il « brique » ; tout à bord est minutieusement astiqué et poli : les cuivres brillent, les bois sont nets.

Ces qualités sont nécessaires. Elles l'étaient plus encore quand les traversées étaient longues. Lorsqu'après Bougainville, La Pérouse partit avec les navires la *Boussole* et l'*Astrolabe* faire un voyage qui dura plusieurs années, l'ordre et la

propreté protégèrent l'équipage de bien des maladies.

Car la vie était pénible pour les marins sur ces bâtiments à voiles.

Tout l'effort qui se donne aujourd'hui autour des machines chauffées à blanc s'appliquait alors aux travaux du pont et de la mâture.

Sans cesse, selon les caprices du vent, il fallait orienter les voiles. Les gabiers couraient sur les vergues.

Sur le pont, le sifflet du maître d'équipage scandait les efforts des hommes qui tiraient sur les manœuvres.

« Souque encore, mon fi!... Souque... souque... arrache!!... » aboyait le chef.

Et voici que le vent s'engouffre dans les voiles qui mollissaient déjà : docile à la barre, le navire bondit sur la lame et reprend sa course.

Les hommes exténués sont couchés sur le gaillard d'avant : seul, l'un d'eux est accoudé au bastingage et regarde devant lui. Que voit-il?

La maison où il passa sa jeunesse?

Le sourire de sa fiancée? Le visage de ses vieux parents? Evoque-t-il le moment où, après avoir terminé le long voyage qu'il accomplit, il sera revenu au pays. Dans le cabaret aux murs blanchis de neuf, sous le plafond dont les solives sont dorées par les feux de genêts, entouré des compagnons de son enfance, il dira ses étonnements, ses plaisirs, ses frayeurs. Sera-t-il le conquérant qui, l'épée à la main, aura mis en déroute une troupe ennemie : aura-t-il vu cet Eden fabuleux où les choux sont gros comme des maisons et les marmites aussi grandes que des égli-



ses : Sera-t-il devenu, dans ce conte enchanteur, l'époux de la plus riche des reines, celle qui règne sur ces îles bienheureuses devant lesquelles son navire fera bientôt escale.

Ou bien ne voit-il pas, dans les nuages cramoisis qui entourent le soleil



couchant, passer quelque navire inconnu : sa coque noire est longue et effilée; au-dessus des châteaux blancs, entourés de vérandas, qui s'élèvent sur le pont, d'énormes cheminées laissent échapper d'épais nuages de fumée : sur ce bateau, des hommes et des femmes se promènent, vont et viennent; d'autres sont allongés dans de confortables fauteuils. Et il avance si vite, ce navire, si vite qu'il se perd déjà dans le lointain et disparaît à l'horizon.

Rêve d'un marin du temps passé!

Réalité d'aujourd'hui! Quel serait l'étonnement de cet homme s'il pouvait voir le luxe et le bien-être offert aux passagers des grands transatlantiques modernes?

Que penserait-il, lui qui ne pouvait rien concevoir de supérieur aux agréments surannés du château de Versailles, qu'il connaissait par ouï-dire?

Et que dirait-il s'il savait que toutes ces commodités ont pénétré à présent

jusque dans cette petite île perdue de la Mélanésie devant laquelle la *Boussole* et l'*Astrolabe* ont mouillé leurs ancres, tandis qu'une chaloupe emporte vers elle quelques hommes partis à la découverte.

Que penseraient, aussi, les naufragés de la *Méduse*, errants en mer sur leur radeau, mourants de soif, affamés au point de dévorer la chair de leurs compagnons morts de souffrance, s'ils savaient qu'aujourd'hui, grâce à la merveilleuse découverte des ondes aériennes, un navire en danger peut réclamer de l'aide et, le plus souvent, être secouru à temps?

Et qu'auraient-ils pensé encore, ceux de la *Boussole*, ceux de l'*Astrolabe*, perdus on ne sait où, dont quelques traces furent retrouvées, par Dumont d'Urville, bien longtemps après leur disparition, s'ils avaient pu deviner qu'un simple signal aurait pu, un jour, les sauver de la captivité et de la mort.

De leur expédition on ne recueillit, plus tard, que la poignée d'une épée qui avait appartenu à La Pérouse et le mystère qui entoure la fin de ces navires et de leurs équipages n'a jamais été éclairci.

Mais si des navigateurs comme La Pérouse et bien d'autres ont été massacrés, dévorés peut-être par des peuplades océaniques, les marins français étaient mieux accueillis dans d'autres pays plus aimables.



C'est ainsi que dans les Antilles, une chanson fut composée en l'honneur du vaisseau le *Finistère*, que les Martiniquais appellent *Finisté*, parce qu'ils ont de la difficulté à prononcer les r.

*Le Finisté est un g'os bateau
Qui va su l'eau comme un g'os poisson.
Capitaine en p'emier, lieutenant aussi,
Qu'a ê'te des gens emplis d'éducation.
Aussi moi qu'a fait pétition
Pou empêcher bateau s'en aller;
Aussi moi qu'a fait pétition
Pou empêcher beau bateau pa'tir.*



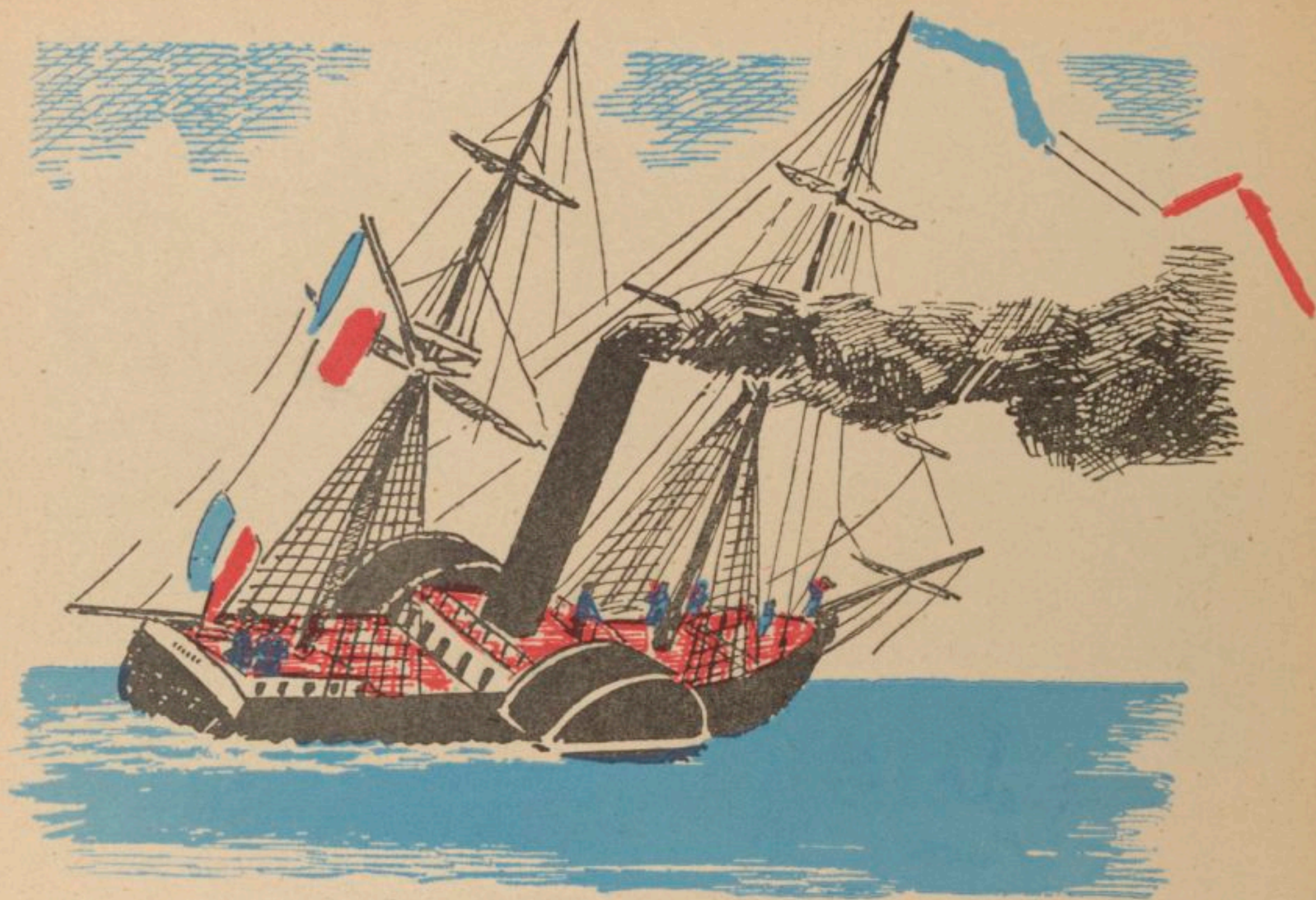


LA NAVIGATION A VAPEUR

Le plein air balaie le pont, le vent souffle dans la mâture, les gabiers respirent à pleins poumons. Dans les chambres des machines, saturées de vapeurs d'eau et de charbon, on étouffe.

La marine à voiles, c'est le ciel, le grand large. Les soutes et la chaufferie d'un navire à vapeur où, nus jusqu'à la ceinture, des hommes que l'on entrevoit à peine à travers l'épaisseur des buées et des poussières noires, travaillent sans relâche, pour alimenter les foyers qui réclament sans cesse leur part de combustible, c'est l'enfer.

Sur les fleuves navigables, les premiers bateaux à vapeur, à roues, dus aux



inventeurs Denis Papin et Fulton, remplacèrent les coches d'eau, qui transportaient les voyageurs et les marchandises.

Autrefois, les péniches étaient assemblées dans un port fluvial, sous le commandement d'un chef. Un beau matin, après avoir entendu la messe, chacun rentrait à son bord.

Les attelages étaient sur la berge, prêts à partir, chacun attelé à son bateau.

Alors, le maître marinier, à cheval, se dressait sur ses étriers et donnait l'ordre du départ : « Au nom de la Sainte Vierge, commandait-il, faites tirer, Messieurs. »

Alors les attelages s'ébranlaient, remorquant les péniches, et le train de bateaux tout entier se mettait en route.

En mer, bien que munis d'une machine qui les aidait en cas de calme ou de vent contraire, les navires utilisaient surtout les voiles.

La vie du marin restait donc soumise aux variations constantes du temps

et tous les matelots devaient, à tour de rôle, se tenir prêts à faire les besognes nécessaires.

Chaque nuit, au moment où la cloche piquait le quart de minuit, alors que l'homme de veille disait les mots qu'il répétait d'heure en heure, pour dire que les fanaux de position n'étaient pas éteints : « Ouvre l'œil au bossoir d'avant... les feux sont clairs... », alors, à ce moment, un vacarme subit emplissait l'entrepont : celui qui dormait dans son hamac, doucement bercé par le roulis, était réveillé par le chant du quartier-maître de sa bordée. Et le pauvre, en se frottant les yeux, ne manquait jamais d'envier le sort du maître-coq, le cuisinier du bord, le seul que la chanson dispensait de toutes les corvées.



*As-tu entendu les babordais?
Debout, debout, debout, au quart.*



*Les matelots de pont
Sur le pont.*





CUIRASSÉS, PAQUEBOTS, TORPILLEURS ET SOUS-MARINS

Dans la forêt sombre qui domine la mer, les arbres se penchent sur la ville.

Tout autour des vastes chantiers de construction, les cheminées fument, les forges halètent; dans les cales sèches, les tôles résonnent sous les coups brutaux des marteaux qui enfoncent des rivets.

Les arbres murmurent :

— C'est maintenant le siècle du fer, grogne un vieil ormeau.

— On nous humiliait déjà, depuis quelque temps, en nous recouvrant de plaques de cuivre, soupira un chêne.

— Et, dit un autre, les figures des dieux, des déesses, les effigies des rois,



les animaux chimériques qui ornaient la proue des vaisseaux d'autrefois, vous en souvient-il?

« Un artiste épris d'idéal sculptait ces belles images : elles étaient faites du cœur de l'arbre, du cœur et de l'esprit de l'homme.

« Celui qui les avait créées ne cessait de penser à elles : il les suivait dans leurs voyages, les voyait lutter contre les hommes et les éléments : il s'enorgueillissait de leurs triomphes, se délectait de leurs joies, souffrait de leurs douleurs.

« Ces belles figures de proue, on ne les voit plus maintenant que dans les musées. Elles sont mortes. »

— C'est maintenant le siècle du fer, du fer, du fer, gémissent ensemble tous les arbres de la forêt.

Dans le port, le mouvement était incessant : arrivées et départ des grands steamers, yachts élégants qui coupent les flots bleus de leur étrave acérée, cargos noirs, chargés jusqu'à la ligne de flottaison, vedettes rapides courant d'un bassin à l'autre, formes effilées de torpilleurs qui s'allongent le long des quais, barques de pêcheurs aux voiles bariolées.

Et, devant les docks,



des locomotives sifflent, des moteurs ronronnent, des klaxons déchirent l'air, des chaînes de treuils et de cabestans grincent et crient.

Les dockers transportent les caisses pleines que des grues puissantes ont jeté brutalement à terre après avoir été les happer au fond des cales : des douaniers examinent des cargaisons : des marins qui viennent de débarquer se dirigent vers la gare : ils ont la démarche vacillante de ceux qui sont restés longtemps en mer : ils traînent derrière eux leurs sacs, remplis des objets qu'ils rapportent en souvenir, leurs grands sacs en forme de traversin, sur lesquels se lisent, en grosses lettres et en gros chiffres, leurs noms et leurs numéros matricules : KERMOEL (YVES) 602 — LE BRAZ (FRANÇOIS) 403; d'autres marins, suivis de femmes et d'enfants, les croisent; ceux-ci vont partir; quelques libations les aident à passer gaie-ment le moment de la séparation; des passagers se hâtent, suivant les chariots dans lesquels leurs bagages sont entassés; la nacelle du pont tranbordeur glisse sans bruit : en plein ciel, un bœuf qu'on embarque, suspendu au bout d'un filin, tour-noie de façon cocasse et meugle de désespoir à la pensée de quitter, pour toujours, son cher « plancher des vaches ».

*
**

Déjà les phares s'allument : quelque part, un coup de canon est tiré; le mugissement des sirènes monte, s'exaspère et décroît.

Tout s'apaise

Au firmament, de gros nuages noirs roulent de l'est à l'ouest : la lune jette un éclat sur leur masse cotonneuse.

En rade, devant les pontons démâtés, vestiges des gloires passées, qui somnolent devant l'arsenal, les cuirassés de l'escadre sont alignés : une fusée s'élève et retombe en pluie verte.

Brusquement des feux de projecteur zèbrent la nuit de bandes claires : leur lueur se reflète sur la carapace d'un sous-marin qui émerge à ce moment.

Un paquebot illuminé passe au large : la brise apporte à terre des bruits de rires, des cris joyeux et des fragments d'airs de danse.

FIN



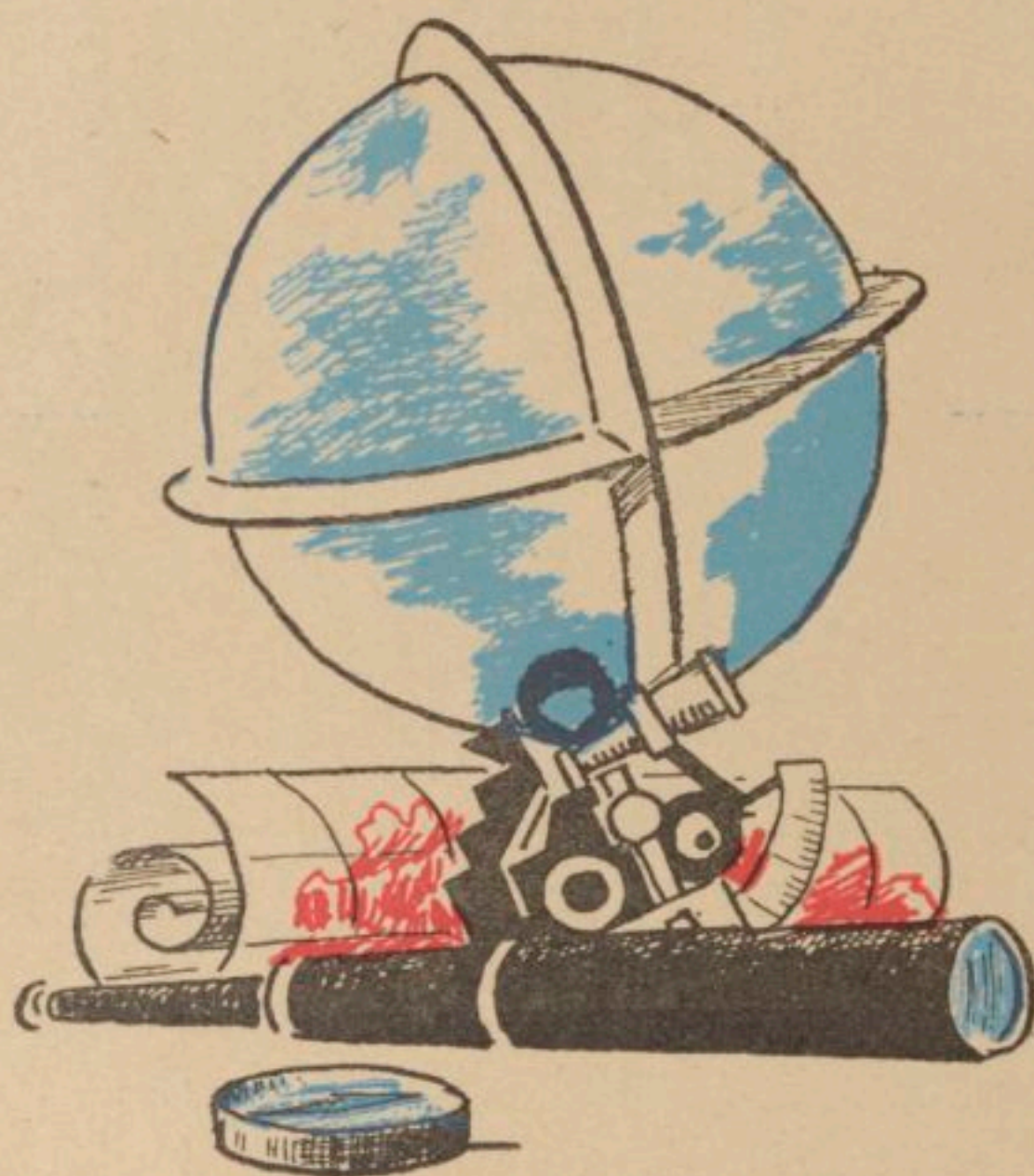


TABLE

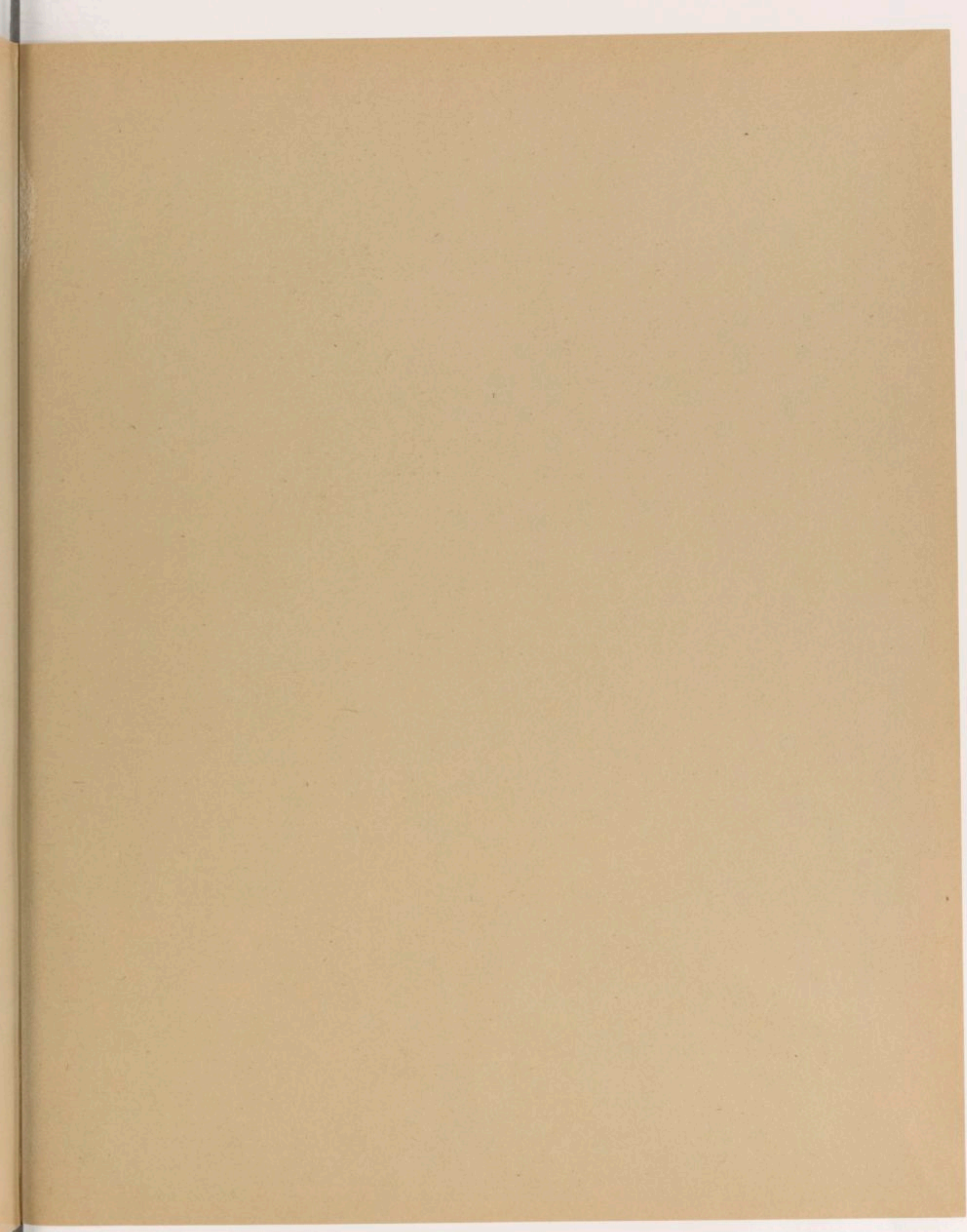


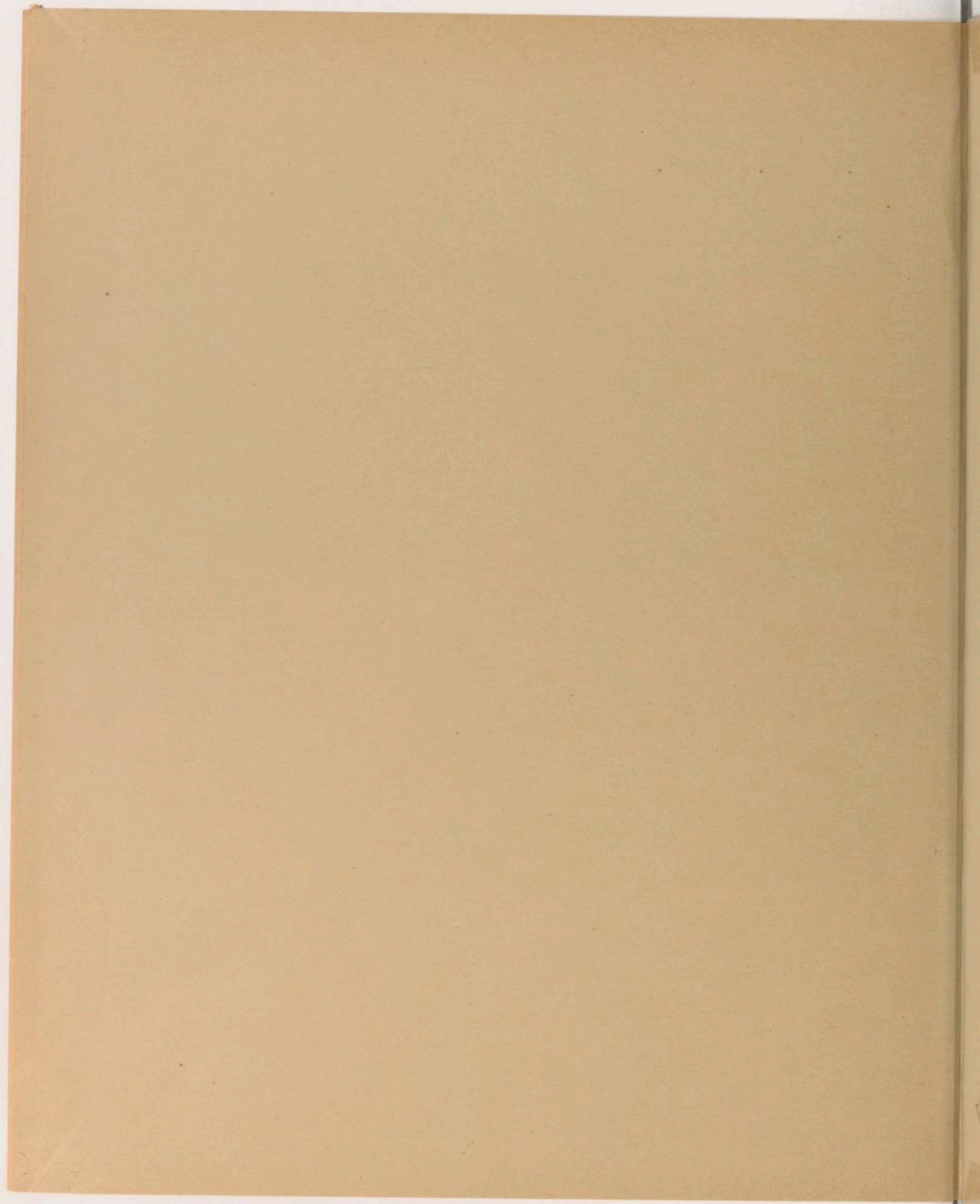
La Chanson des Arbres et du Vent	5	Nefs et Caravelles	31
Le Premier Navigateur	9	Galères et Galions	35
Les Argonautes	15	Les Vaisseaux de haut bord .	41
Navires d'Autrefois	19	Le Vengeur	47
Trirèmes et Birèmes	23	La <i>Boussole</i> et l' <i>Astrolabe</i> . .	49
Les Drakkars	25	La Navigation à Vapeur	55
La flotte de Guillaume le Conquérant	27	Cuirassés, Paquebots, Torpilleurs et Sous-Marins	59





ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES PRESSES
DE L'IMPRIMERIE MODERNE
177, ROUTE DE CHATILLON, MONTROUGE (22-9-1929)





MTB

L'ÎLE DE FRANCE



LE TOURVILLE

